15e Année ✦ N° 696 — NUMÉRO EXCEPTIONNEL 25 Centimes — 20 Janvier 1912 ✦ Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

ÉMILE DUBONNET ET PIERRE DUPONT

RECORDMEN DE LA DISTANCE EN SPHÉRIQUE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT
BRISE DE MAI
ED. PINAUD

voi Franco Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS
Le Pneu "L'ELECTRIC"
avec ses
GOMMES COMPRIMÉES

GRATUIT & FRANCO ALMANACH DU JARDINIER
cont. primes off. à ses lecteurs. Calendr et dictionnaire agric. hortic. Tous renseignements possibles pr jardins. Ch. LEMAIRE, grainier-horticulr, 103, bd Magenta, Paris

SAGE-FEMME 1re Cl. Pensionnaires toute Époque BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté du Buste, Epilation, Obésité. — Renseignements gratis

Officiers Ministériels

nte au Palais, à Paris, le 27 janvier 1912.
MAISON RUE SAINT-GEORGES, 18
rue de la Victoire, 35. Revenu : 18.0 o francs.
Mise à prix : 200.000 francs.
JULES LABAT, CAHON, DUBAIL, LOT, DELOISON, ués ; G. BAZIN, notaire.

priété à Paris (sage industriel) **QUAI VALMY,** 187, 189 et 206, rue ayette. C.: 3.434m. M. à p.: 500.000 fr. Adj. s. 1 ench. n. Paris, 30 janv S'ad. Me BRUNEL, n., 4, r. la Paix.

son ngle **Bd St-MICHEL,** 26 et r. Ecole-de-Médecine et Pierre-Sarrazin. .: 46.000 f. M. à p.: 46 000 f. Adj. s. 1 enc. Ch. n. Paris, anv. 1912. S'ad. Me CHARPENTIER, n., 16, av. Opéra.

ILLE DE PARIS
dj" s' 1 ench., Ch. des Not. Paris, le *6 février* 1912,
TERRAINS 1° Bd HENRY IV et r. du Petit-Musc. 473m50. M. à p. 410 f. *le m.*
Angle rue du Petit-Musc et rue Jules-Cousin, 2m22. M. à p. 300 *le m.* S'adr. aux not. Mes MAHOT DE LA AKTONNAIS et DELORME, rue Auber, 11, *dép. de l'ench.*

ente au Palais, à Paris, le 10 février 1912, à 2 h.
1° **HOTEL RUE DE PRONY, N° 10**
tenance : 559 m. 21 environ. Revenu brut : 00 francs. Mise à prix : 500.000 fracns ; 2°
AISON PLace du MARCHE-SAINT-HONORE
4. Rev. br.: 17.265 fr. M. à p. : 230.000 fr.
3° **MAISON IMPASSE GOMBOUST**
. Rev. br. : 13.460 fr. M. à p. : 160.000 fr.
PROPRIETE à Amblainvilliers, communes de Verrières-le-Buisson et Igny e-et-Oise). Contenance : 14 hectares 61 ares ent. M. à p. : 110.000 francs. S'adresser DANET BÉGUIN, avoués et LUCIEN BAUDRIER, notaire.

e FERMES & CHATEAUX
'Organe des Grands Sports
Paraissant le 1er de chaque mois

NEW-HUDSON CYCLES
LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE
La Bicyclette Selecte
adoptée par les
SPORTSMEN
et les
GENS DU MONDE
AGENCES
DANS TOUTE LA FRANCE
MARQUE DÉPOSÉE
THE NEW HUDSON CYCLE Co LTD BIRMINGHAM PARIS NEUILLY
LE GRAND SUCCÈS DE L'ANNÉE 1912
Bureaux et Magasins à NEUILLY-SUR-SEINE
Motocyclette NEW-HUDSON
A 3 VITESSES ET DÉBRAYAGE

Chemin de fer d'Orléans. — *Pyrénées et Golfe de Gascogne.*

Billets d'aller et retour individuels pour les stations thermales, balnéaires et hivernales, délivrés toute l'année de toutes les gares du réseau, valables 33 jours avec faculté de prolongation et comportant une réduction de 25 o/o en 1re classe et de 20 o/o en 2e et 3e classe.

Billets d'aller et retour de famille pour les stations thermales, balnéaires et hivernales, délivrés toute l'année de toutes les stations du réseau sous condition d'un minimum de parcours de 300 kilomètres aller et retour, réduction de 20 à 40 o/o suivant le nombre de personnes, validité 33 jours avec faculté de prolongation.

Billets d'excursion délivrés toute l'année au départ de Paris avec *3 itinéraires* différents, *viâ* Bordeaux ou Toulouse, permettant de visiter Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne (Biarritz), Pau, Lourdes, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, etc., validité 30 jours avec faculté de prolongation. Prix, 1er et 3e itinéraires : 1re classe, 164 fr. 50 ; 2e classe, 123 fr. — Prix, 2e itinéraire : 1re classe, 163 fr. 50 ; 2e classe, 122 fr. 50.

Cartes d'excursions individuelles et de famille dans le Centre de la France et les Pyrénées, *divisés en 5 zones*, délivrées au départ de Paris et des principales gares du réseau du 15 juin au 15 septembre et donnant aux voyageurs le droit de circuler à leur gré dans la zone de libre circulation choisie par eux, validité un mois avec faculté de prolongation.

Pour les billets de famille, la réduction varie suivant le nombre des personnes de 10 à 50 o/o.

NOTA. — Pour plus amples renseignements consulter le *Livret Guide Officiel* de la Compagnie d'Orléans adressé franco contre l'envoi de 0 fr. 50 à l'Administration Centrale du Chemin de fer d'Orléans, 1, place Valhubert, à Paris, Bureau du Trafic-Voyageurs (Publicité).

LIQUEUR
BÉNÉDICTINE

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger, ... 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Liste des primes envoyée franco sur demande

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 582-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C. January 20 th. 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

VÉDRINES COUVRE 100 KIL. EN 41 M. 56 S. 4/5

Le fameux pilote Védrines vient de remporter un nouveau succès. Il s'est adjugé samedi tous les records de vitesse à Pau. Depuis les 5 kilomètres jusqu'au 150e, il a battu toutes les meilleures performances accomplies jusqu'alors. Il dépassait de 13 kil. 430 le record établi par Nieuport pour l'heure et couvrait les 150 kilomètres en 10 m. 54 s. 1/5 de moins que l'ancien recordman. — (*Détails techniques : monoplan Deperdussin, magnéto Bosch.*)

VÉDRINES BAT LES RECORDS DE VITESSE

VÉDRINES AVANT LE DEPART.

Le 13 Janvier dernier Védrines s'est attribué à Pau sur une piste de 5 kilomètres de tour, tous les records de vitesse jusqu'aux 150 kilomètres. Il montait un monoplan Deperdussin, muni d'un 100 chevaux. Dès le premier tour, les records tombaient : les 5 kilomètres étaient couverts en 2 m. 6 s. 2/5 et la ronde continuait. La plus grande vitesse obtenue sur un tour donnait du 145 kil. 177 m. à l'heure.

150 KILOMÈTRES EN 1 H. 2 M. 43 S. 4/5.

Védrines vient de franchir le cap des 150 kilomètres. Il a couvert la distance en 1 h. 2 m. 43 s. 4/5, alors que le record précédent appartenait à Nieuport en 1 h. 13 m. 38 s. (*Détail technique : monoplan Deperdussin.*)

VEDRINES.

Le gagnant de Paris-Madrid, le pilote populaire, nouveau recordman de vitesse, avec 142 kil. 430 dans l'heure, atteints samedi dernier à Pau.

LE CHRONOMETREUR OFFICIEL.

Les temps étaient chronométrés par M. Maurice Martin, chronométreur officiel de l'Aé. C. F. et contrôlés par M. Belin. De droite à gauche, l'aviateur et M. Busson et Maurice Martin.

AVIATION

Il faut créer un Congrès

La centralisation des efforts isolés s'impose en vue du développement de l'aviation.

Je n'ai pas entrepris cette série d'articles pour redire, après tant d'autres, l'histoire ou les triomphes de la locomotion aérienne par le plus lourd ou le plus léger que l'air: les bons et les mauvais jours se sont succédé, constituant un glorieux passé sur lequel nous ne reviendrons plus ici, à moins que ce ne soit dans un but de documentation. Nous ne regarderons plus autant en arrière, mais nous aurons au contraire nos yeux tournés vers la route qu'il nous reste à parcourir pour arriver à la prise de possession complète et définitive de l'atmosphère ; nous abandonnerons volontairement les visions lumineuses du passé, pour essayer de sonder les ténèbres de l'avenir et d'y jeter quelques clartés, afin de diriger nos pas avec ordre, méthode et sécurité.

De quoi se compose aujourd'hui le monde de l'aéronautique ? A quels hommes est confiée la mission primordiale de conquérir l'espace ? De quels moyens disposent-ils ? Quel secours les autres hommes doivent-ils leur apporter ?

Ceux qui ont assumé vis-à-vis de l'humanité cette lourde tâche sont de trois sortes :

Il y a d'abord le petit groupe des constructeurs, chercheurs infatigables, de capacités et de caractères bien différents, mais tous, poussés par l'impétueux besoin de créer, de produire des machines nouvelles, hantés de la nécessité du progrès et n'ayant bien souvent pour récompense de leurs efforts que les lamentables difficultés pécuniaires en cas d'insuccès et les lourdes responsabilités morales en cas de succès.

Ensuite, l'armée plus nombreuse des pilotes, dont les exploits marquent les pas en avant de la conquête de l'air, et dont les chutes, trop souvent fatales, (alertes nécessaires), signalent les points faibles et servent aux autres d'avertissement. En simples expérimentateurs, ils chevauchent les airs, les uns, superbement insoucieux, le plus grand nombre méprisant sciemment le danger et sacrifiant généreusement leur vie à leur idéal. Leur rôle est le plus glorieux, car, dans l'incertitude de nos premiers tâtonnements, nous avions besoin du concours de leur témérité ; maintenant, il nous reste à savoir s'il est indispensable pour le bien de la cause de mettre encore à l'épreuve leur chevaleresque dévouement.

Enfin, les associations aérophiles et les journaux sportifs dirigés par les Mécènes et les promoteurs de la navigation aérienne, composés d'hommes de sport et d'hommes de science, collaborent, eux aussi, puissamment au succès de notre audacieuse entreprise.

Qu'ont fait ces différents groupes ? Ils ont travaillé, lutté chacun dans leur sphère, avec une ardeur et une foi qui ne s'est jamais démentie. Les déboires, les désillusions, les accidents, les morts, rien ne les a rebutés ; ils ont poursuivi leur but inlassablement, avec une opiniâtreté admirable, et cependant, on peut se demander si nous avons su utiliser tous ces nobles efforts, si nous avons su les diriger et surtout, s'ils ont été dominés par l'idée de coordination et par l'unité de doctrine qui devaient leur donner toute l'efficacité désirable.

N'a-t-on pas laissé les chercheurs s'épuiser en des tentatives isolées ? Ne leur a-t-on pas fait supporter, à eux seuls, tout le poids des onéreuses, longues et bien souvent décevantes expériences ? Pourquoi ces laboratoires privés, ou dûs à l'initiative privée, ne se réuniraient-ils pas en un seul grand et même laboratoire, aidé en dernier ressort par l'Etat qui, plus que tout autre, trouve dès aujourd'hui son compte dans l'utilisation des machines nouvelles ?

En un mot, pourquoi ne ferait-on pas un Congrès, où serait représenté chacun des trois groupes que nous avons énumérés plus haut, et où, par une entente complète, par une utile fusion des idées, en se plaçant nettement devant les réalités actuelles qui ne laissent pas d'être assez alarmantes, on pourrait arrêter, après une mûre réflexion, la loi, suivant laquelle devront continuer les recherches, la progression méthodique qui assurerait la victoire, et sur quel organe de la machine devra porter tout d'abord l'effort commun ?

Car l'année 1912 doit être l'année des constructeurs, comme l'année 1911 a été celle des pilotes. Ces courses, qui ont un peu trop entraîné les directeurs des différentes marques d'aéroplanes vers la vitesse, (sans grand profit d'ailleurs, car sur une longue distance, une régularité sans défaillance devait fatalement avoir raison d'une vitesse obtenue aux dépens d'autres qualités) ces superbes courses de l'année dernière ne paraissent pas avoir leur pendant cette année dont le programme sportif est encore une page presque blanche. Mais cela ne veut pas dire que ce soit un pas en arrière, ni même un arrêt dans la marche inéluctable de la science. Aujourd'hui, on dirait qu'ayant réalisé un « à peu près » de ce que l'humanité attendait de nous, l'esprit soit momentanément satisfait et qu'on n'ait plus la force de voir au delà une forme plus parfaite de l'aéroplane ; il semble qu'on se reconnaisse en quelque sorte impuissant à concevoir l'amélioration définitive qui donnerait enfin des ailes invincibles à l'engin évoluant dans les airs, bravant la tempête avec la même assurance que le navire sur les mers. Mais ce n'est qu'une illusion, une faiblesse passagère, et l'homme doit un jour utiliser les routes aériennes avec la même aisance et la même sécurité que l'oiseau.

On fera de grandes choses en 1912, si nos facultés créatrices ne s'éparpillent pas en de vains efforts. L'aviation, au même titre que notre armée et que notre marine, n'est-elle pas une institution d'un caractère national éminemment français ? Puisque l'armée et la marine, à juste raison d'ailleurs, ont leurs « conseils des travaux », leurs « comités techniques », pourquoi ne pas en doter également notre quatrième arme ? Cette ou ces commissions (si elles se scindent pour se spécialiser) auront surtout d'abord pour mission d'émettre des vœux ; mais elles ne se borneront pas à une action platonique ; passant immédiatement de la théorie à l'application pratique de leurs idées, elles auront à leur disposition, pour les amener à un résultat utile, des moyens d'encouragement et même, le cas échéant, des moyens de coercition.

La première question que devront aborder les constructeurs est la question de « sécurité ».

Certes, les accidents ne disparaîtront pas plus du domaine de la navigation aérienne qu'ils n'ont disparu de celui de la navigation maritime ou de toutes les autres applications mécaniques, sorties de la main de l'homme : les chemins de fer, les automobiles, les bicyclettes, etc... Il y a des risques partout, mais ce qu'il faut arriver à produire, c'est l'appareil volant qui ne comporte pas dans son principe même, une et quelquefois plusieurs causes de défaillances.

D'ailleurs, cette centralisation des pouvoirs de toutes sortes ayant trait à l'aéronautique et à sa destinée, n'est-elle pas une chose évidemment nécessaire ? Devrait-on attendre chaque année que tel ou tel particulier organise un meeting ou une expérience, un circuit ou un concours ? Devrait-on se trouver, comme nous le sommes aujourd'hui, sans programme, sans budget ? Et le rôle d'établir ceux-ci n'incombe-t-il pas au comité de direction qui nous manque ?

Certes, la presse sportive fait son devoir ; elle apporte et répand les idées générales, elle procède à des enquêtes, elle signale les erreurs, enregistre le succès, et dans cette collaboration bienfaisante, la *Vie au Grand Air* était appelée à jouer un rôle important. Ayant déjà à sa disposition la propagation de l'idée par l'image, elle étendra désormais son action par des études méthodiques et peut-être aura-t-elle ainsi l'honneur d'avoir engagé l'Aviation dans la voie nouvelle où elle cueillera les lauriers définitifs de la Conquête.

ANDRÉ BEAUMONT.

La VIE AU GRAND AIR vient d'entrer dans sa quatorzième année d'existence. Née, pour ainsi dire, au moment où l'idée sportive s'acclimatait en France, elle a grandi avec elle, elle en a suivi le développement et l'évolution. C'est ainsi que, tour à tour, le cyclisme, l'automobile, l'aviation ont fixé la plus grande partie de son attention et accaparé ses efforts. Mais il semble que nous entrons, maintenant, dans une autre période de la vie sportive. Le temps des grandes manifestations qui remuaient des centaines de milliers de spectateurs, mais auxquelles succédaient des périodes creuses, n'est plus. A mesure que le sport pénètre de plus en plus dans la masse, il cesse de devenir un simple prétexte à spectacle ; on le comprend mieux à mesure qu'on le pratique davantage. Les simples photographies des événements ne suffisent plus, il faut que ceux-ci soient expliqués, commentés, qu'on en tire les conclusions, qu'on en extraye la philosophie.

D'autre part, l'inespéré développement des sports athlétiques, du football, de la boxe, le mouvement irrésistible qui pousse tous les Français grands et petits, vers les sports de plein air, le tennis, le golf, l'alpinisme, nous incitent à ne plus négliger ces branches de l'activité sportive que l'étroitesse de notre cadre nous avait forcé, jusqu'ici, à laisser en dehors. C'est pourquoi nous avons décidé, tout à la fois, d'élargir ce cadre en augmentant le nombre de nos pages, et d'ouvrir nos colonnes à la discussion en consacrant au texte une part bien plus large que celle que nous lui avions réservée jusqu'ici, et en le séparant nettement des illustrations.

Nous publions, d'autre part, la liste de nos collaborateurs. Aux noms déjà connus de nos lecteurs depuis longtemps, sont venus s'ajouter ceux des personnalités les plus compétentes dans chaque sport. Une telle collaboration nous permet de compter que nous réussirons dans la tâche que nous avons entreprise, celle de faire de la VIE AU GRAND AIR, non seulement ce qu'elle a été jusqu'ici, le plus beau des magazines sportifs illustrés, mais encore la revue la plus sérieuse, la plus documentée et la plus écoutée. Nous espérons rencontrer, aujourd'hui, l'approbation de tous nos lecteurs, de ceux qui nous liront pour la première fois, comme de ceux qui, depuis longtemps, sont nos amis. Ce sera pour nous le plus sûr et le meilleur des encouragements à faire mieux encore.

PIERRE LAFITTE.

Tous les officiers doivent voler

La pratique de l'aéroplane devrait leur être imposée comme celle du cheval.

La question de la quatrième arme est à l'ordre du jour. Vous ne vous étonnerez point par conséquent que je l'aborde à mon tour. Je n'en parlerai qu'au point de vue du recrutement des officiers aviateurs.

Les pilotes sont encore considérés par le public comme des êtres extraordinaires, mi-héros et, ce qui est moins flatteur, mi-acrobates. Evidemment, certains ont du mérite, mais, ne l'oublions pas, l'aéroplane constitue plus un moyen de locomotion qu'un sport. Ceux qui ont appris à monter en monoplan ou en biplan ont été étonnés de la facilité avec laquelle se maniaient ces engins.

C'est pourquoi il me semble exagéré que le gouvernement crée un corps d'aviateurs spécialement attachés à la quatrième arme. Tous les officiers devraient apprendre à voler, faire leur apprentissage dans un centre militaire et, dès qu'ils auraient passé leur brevet supérieur, exigeant trois épreuves de cent kilomètres chacune à travers la campagne, ils retourneraient à leur corps, auquel serait attribué un certain nombre d'appareils et, tous les quinze jours environ, on procéderait à des manœuvres aériennes de corps. Le général déciderait qu'on volerait le lendemain, si le temps le permettait. Cela suffirait à entretenir la main des pilotes. Car, ne l'oublions pas, lorsqu'on sait voler, ce n'est pas parce qu'on évoluerait quotidiennement qu'on serait plus compétent. L'aviation n'est pas comme la course à pied, mais comme l'automobile. Il suffit de connaître le maniement des appareils. Avant Paris-Madrid, Garros n'avait jamais volé plus d'une demi-heure à travers la campagne, avant le Circuit de l'Est, j'ignorais ce qu'était un cross-country aérien.

Par le moyen que je préconise, tous les officiers étant aptes à tenir l'air, le jour où il y aurait une guerre, n'importe lequel pourrait s'élever sur un des aéroplanes du régiment ou de la brigade. Tous seraient capables de remplir ce rôle et non plus quelques-uns seulement.

En outre, il ne faudrait plus ni de monoplanistes, ni de biplanistes, mais des aéroplanistes uniquement. L'apprentissage comporterait deux brevets, l'un sur monoplan, l'autre sur biplan et de cette façon nous

ne posséderions plus une quatrième arme telle que celle établie jusqu'ici. Tous les officiers pourraient rendre en toutes circonstances de précieux services et nous n'aurions plus à craindre que la paresse, la négligence ou l'engourdissement n'envahissent l'âme de nos pilotes militaires.

Je crois que si on prenait cette idée en considération, notre armée aérienne n'en serait que plus forte, plus puissante. L'aviation serait alors pratiquée par tous et non plus par une simple élite.

ALFRED LEBLANC.

AUTOMOBILE

Le moteur à explosion a transformé le monde

Sur terre, sur l'eau, dans les flots, dans les airs, le moteur à explosion est roi.

J'AI sous les yeux, en écrivant ces lignes, une vieille lithogravure, oh ! que dis-je ? une vieille lithogravure ! Celle-ci date d'hier, d'une quinzaine d'années et représente les Champs-Elysées, des Champs-Elysées bizarres, irréels, où se dressent, effarés, les classiques chevaux de Marly, tandis que tout le long de l'avenue, trottent noblement d'autres quadrupèdes. Pas une auto ! Une dame, affligée d'un chapeau en forme de poivrière, de rubans, et d'un faux postérieur qu'on appelait tournure, traverse paisiblement, en poussant une voiture d'enfant. Il y a des cavaliers, et même des amazones ! Pas une auto ! Répétons-le. Comme déjà cela situe, comme cela date.

Ouvrons les yeux, rendons-nous compte. La vie tout entière, la vie sociale s'est, elle aussi, transformée, et avec la vie sociale, la vie élégante, la vie commerçante, la mentalité même, le cerveau de la race, sa langue enfin, tout s'est transformé. Le petit moteur à explosion, fils de l'automobile, imposé par elle, s'est peu à peu glissé partout. Partout nous le retrouvons ; il n'est pour ainsi dire pas une branche de l'activité humaine, c'est-à-dire de sa richesse qu'il n'ait envahie, qu'il n'ait transformée. Par un singulier hasard, qui n'en est pas un peut-être, à notre époque qui marque en tout et partout le triomphe des individualités morales, c'est au développement de l'individualisme dans le monde de la puissance et de l'énergie qu'aboutit l'adoption du plus petit moteur, du plus souple, du plus meuble, c'est-à-dire du mobile qu'ait créé le génie humain.

On dit volontiers du moteur à explosion : le moteur d'automobile, comme l'on fait honneur à un conquérant de sa plus belle victoire, comme on appelle Napoléon le vainqueur d'Austerlitz. Mais que de batailles livrées et gagnées par le petit cylindre de métal, au sein duquel un piston qui fait le vide amène un gaz explosible, simple mélange des gaz, de l'essence et de l'air, le compresse, l'allume et le fait exploser à 1.000, 1.500, 2.000 et, si l'on veut, près de 3.000 tours par minute, 50 tours par seconde, sans complication, sans ingénieur, sans apparat, à la bonne franquette...

Sortons de chez nous, dès le matin. Un geste, et le taxi vient se ranger le long du trottoir. Nous allons en quelques heures, dans un Paris agrandi, et dans sa banlieue, pour le souci des affaires, abattre des kilomètres. Le richard aura sa limousine, le petit employé ou le petit courtier d'affaires auront leur autobus qui leur permet l'éloignement du bureau. Le centre de Paris, autour de la Bourse et de la rue Vivienne, est devenu la Cité de Londres. On y travaille beaucoup, nul n'y demeure. Qui a créé ce désert, et cet exode ? Le moteur à explosion.

La province française a été plus modifiée encore. La France est le plus beau pays du monde. Nul autre ne l'approche, car il possède tout ce qu'ont les autres. Ici, des Alpes plus belles qu'en Suisse, et des Pyrénées qui ne sont belles qu'en France, et des vallées sauvages ou charmantes, des châteaux comme des écrins, et des chaumières exquises, et la mer bleue du Midi, grise du Nord, verte et blanche de l'Océan. Tout cela s'étiolait et se fanait, non sans grâce peut-être. Qui a secoué tous ces paysages ? qui les a popularisés, non sans un peu de banal peut-être ? qui a transformé l'auberge, découvert la petite ville, qui est allé chercher ses richesses, ses tableaux, ses tapisseries, ses objets d'art, qui l'a fait connaître, en la dépouillant un peu ? c'est toi, moteur à explosion ! Le chemin de fer lui-même, ce vieux rival de jadis, est devenu complice. Il a des automotrices avec moteur à explosion, il a des autobus ou cars alpins avec correspondance. A la gare de Lyon, on vous délivre des billets donnant droit, et au wagon sur rail, et à la pauline automobile sur route.

60.000 voitures en France et 12.000 motocyclettes ; 110.000 voitures en Angleterre et 40.000 motocyclettes ; 400.000 voitures en Amérique. Deux millions de chauffeurs brevetés par le monde. Quelle industrie, et ce n'est qu'un des côtés de la question !

Nous sommes en paix. Mais vienne la guerre ou simplement son image, les manœuvres. Les généraux, tout l'état-major sont dans les voitures ; les porteurs de plis passent à motos, les vivres viennent par poids lourds, viandes dans la voiture frigorifique, eau et légumes sur camions. Voici la voiture-atelier, avec ses dynamos transformatrices d'énergie...

Quittons la terre. Oublions, en passant, nos grandes industries, nos grands commerces, avec leurs voitures de livraisons qui font toute l'année de la banlieue des rues de Paris, et qui l'été, vont jusque sur les plages, pour les grands magasins, porter la marchandise... levons les yeux au ciel.

L'air se peuple d'hommes. Que l'une ou l'autre des deux thèses triomphe, celle du dirigeable ou du plus lourd que l'air, qu'importe au moteur à explosion. Ici ou là, c'est lui qui anime cette conquête des vents. C'est sa puissance, sa légèreté, son faible volume qui ont permis à l'humanité de réaliser enfin son rêve.

Passons sur l'eau. A côté du canot automobile qui a conquis là, comme l'auto sur terre, comme l'aéroplane dans l'air le record de vitesse, voici les grands navires eux-mêmes qui sacrifient au dieu du jour. Le plus grand voilier du monde, la *France*, aura des moteurs à explosion, comme une motocyclette de 30 kilos. L'Allemagne a lancé des 8.000 et des 10.000 tonneaux avec moteurs à explosion. Il n'est plus de grand yacht à voiles qui ne possède les siens. En Amérique, dans l'Inde, en Afrique, sur le classique bac traversant un rio encombré de pierres, on fixe une auto, on y adapte une hélice aérienne. En route. Le moteur ronfle, l'hélice tourne, le bac avance et traverse. Le sous-marin lui-même, que Jules Verne avait rêvé électrique s'est transformé. Sans nul doute, dans ces profondeurs, l'oxygène manque, mais le sous-marin actuel est tantôt un plongeur, le submersible, tantôt à la surface où il navigue et fait sa route, et là il ne connaît que le moteur à explosion

Oui l'air, la terre, l'eau, et même le monde sous-marin, en paix comme en guerre, les voilà tous conquis, bouleversés, subjugués, incapables de se passer de ce moderne charmeur.

GEORGES PRADE.

AÉRONAUTIQUE

Un record qui a tenu onze ans

Après onze années d'une possession sans troubles, le comte de La Vaulx vient de perdre le record de la distance.

AVANT de chanter le los de l'équipage du sphérique *Condor III*, avant de célébrer la vaillance et l'énergie de M. Emile Dubonnet, son pilote, qui vient de conquérir de haute lutte le record du monde de la distance, aidé par M. Pierre Dupont, ami et compagnon habituel d'atmosphère du nouveau recordman, qu'il me soit permis d'évoquer une prophétie déjà lointaine que je me permis de formuler dans ce journal. J'ai souvenance, en effet, d'avoir écrit ceci, en faveur du sport aérostatique, tout à fait à l'avènement de l'aviation, toutefois à une époque où les bonds timides et brefs du début étaient devenus des prouesses émouvantes : « Bon vieux ballon sphérique, disais-je, bulle légère, délicate et robuste, qui te ris de l'ouragan, te berces dans la tourmente, dédaigne, tu le peux, les sottises qui se débitent sur ton compte. Rassure-toi : Tu vogueras, dans l'avenir, en ta simplicité quasiment puérile mais exquise, plus encore que par le passé, lors même que la basse atmosphère serait encombrée d'aéronats et d'aéroplanes !

. . . . . .

Peut-être alors a-t-elle fait sourire, cette... sortie d'un vieux ballonnier convaincu, qui cherchait sans doute, à se rassurer lui-même. Cependant, ces quelques phrases qui commencent à dater et ne rajeunissent personne, n'avaient rien d'hyperbolique. Je n'en veux pour preuve, en ce temps véritablement mécanique, où la traversée d'une chaîne de montagnes par un aéroplane ne susciterait plus qu'un enthousiasme mitigé, qu'une concision de chiffres nous apprenant que l'aviation n'a pas diminué, au contraire, le nombre des voyages aériens en ballon sphérique. En 1911, le parc de l'Aéro-Club de France fut le point de départ de 412 ascensions, chiffre qui n'avait jamais été égalé ! De plus, voici que le record du monde de la distance de l'aérostatique, détenu depuis onze ans par le comte Henry de la Vaulx, vient d'être battu par un pilote aéronaute qui est aussi l'un des pilotes aviateurs des plus connus. Encore que le récent mariage de M. Emile Dubonnet l'ait fait renoncer aux oiseaux mécaniques, l'on n'a certainement pas oublié qu'il fut, en 1910, recordman du monde du vol en rase campagne.

Le *Condor III* a donc battu, par son raid de La Motte-Breuil (Compiègne) à Sokolowska (gouvernement de Kiew, Russie), la fameuse randonnée du *Centaure* : Vincennes-Korostychew. On remarquera que la ville russe de Korostychew fait partie également du gouvernement de Kiew et que le nouveau recordman a regagné la terre non loin du point où le premier atterrit onze ans auparavant.

Le comte Henry de La Vaulx avait quitté l'après midi du 9 octobre 1900 le bois de Vincennes où se donnaient les départs des concours organisés à l'occasion de la dernière Exposition Universelle. Le *Centaure*, qu'il pilotait, aidé par le comte Georges de Castillon, avait quitté le sol aux cris prophétiques de « Vive la Russie ! » Le *Centaure* était un ballon usagé, jaugeant 1.600 mètres cubes et gonflé par moitié d'hydrogène pur et de gaz d'éclairage. La provision de lest n'atteignait que 800 kilogs, mais l'atmosphère se montra douce et bienveillante aux voyageurs.

MAURICE BIENAIMÉ, QUI A MANQUÉ DE PEU DE BATTRE LE RECORD AVANT DUBONNET.

Après avoir surplombé successivement la forêt de Bondy, Reims, Sedan, Bouillon, Breslau et les immenses, terribles et sinistres marais de Pinsk, avant de passer au-dessus des dômes bulbeux, aux couleurs vives, des temples byzantins, le *Centaure*, ayant plusieurs fois atteint l'altitude déprimante de 5.000 mètres, flasque et la provision de lest presque épuisée, atterrit à la lisière d'une forêt, aux portes de Korostychew.

MM. Emile Dubonnet et Pierre Dupont ont tenu l'atmosphère 30 heures seulement. Leur parcours excède cependant d'une soixantaine de kilomètres la performance de MM. de La Vaulx et de Castillon. Il est vrai qu'ils n'ont pu contempler paisiblement les étoiles filantes ! Le *Condor III* quitta l'usine d'hydrogène de la Motte-Breuil, le 7 janvier, au milieu d'une épouvantable nuit, sous la pluie battante et dans une tourmente filant a plus de 80 kilomètres à l'heure. Et l'épreuve aura été dure jusqu'à la fin du voyage, terminé dans une tempête de neige.

MM. Emile Dubonnet et Pierre Dupont sont arrivés à Paris le 12 janvier à minuit. Ils n'ont point cherché à céler que leurs souffrances furent vives : le thermomètre enregistra une température de 20 degrés au-dessous de zéro ! Au surplus, comme leurs vivres avaient gelé, ils furent privés de toute nourriture depuis le moment de leur atterrissage — 8 janvier à 8 heures du matin (heure russe) — jusqu'à leur arrivée à Monastyristche, le lendemain vers midi. Ils étaient descendus dans un désert de neige à 12 verstes à l'est de Sokolowska, gouvernement de Kiew, encore que leur provision de lest disponible atteignit encore 30 sacs de 21 kg. Mais le vent subitement tomba et de faibles brises paraissaient les ramener vers l'ouest. Dans ce désert, ils ne rencontrèrent qu'un vieillard juif habitant une misérable cahute avec ses deux enfants. Dans l'impossibilité de plier et d'emporter le ballon, ils ont dû abandonner sous la neige, où il a bientôt disparu, le *Condor III*. superbe aérostat neuf, en soie française, dont la construction revint à 15.000 francs. Les instruments, les soutes, le drapeau et le livre de bord ont été sauvés.

Outre le juif, la cahute qui, par miracle, se trouva près du point d'atterrissage, contenait un traîneau et deux poneys. Dès que la tempête de neige se calma, cet équipage, après une trotte de 8 heures, mit les aéronautes à la gare de Monaskyristche où ils prirent la voie ferrée pour Paris, via Varsovie et Berlin.

Quoi qu'il en soit, M, Emile Dubonnet vient de prendre une magnifique revanche. L'on devine que je fais ainsi allusion à son échec relatif dans la dernière coupe Gordon-Bennett disputée aux Etats-Unis. Il pleuvait déjà en octobre 1911, mais le vent fut nul. M. Emile Dubonnet erra à l'aveuglette pendant 28 heures, dans un abominable brouillard, pour constater, à l'issue de cette corvée, que les brises folles l'avaient ramené vers le point de départ. L'aérostatique abonde en bizarreries. Celui à qui le record du monde était réservé ne fut pas classé, alors qu'il avait tenu l'atmosphère quatorze heures de plus que le vainqueur du challenge !...

FRANÇOIS PEYREY.

LES RENCONTRES DE CHAMPIONNAT

UNE TOUCHE DU STADE

La rencontre entre le Stade Français et l'ancien Champion de Paris fut très disputée, le premier qui comptait de nombreux remplaçants triompha difficilement.

UNE TOUCHE DU SPORTING.

Les Universitaires jouèrent avec beaucoup de cœur et donnèrent presque constamment, Theuriet, dont c'était la rentrée, se fit très remarquer.

LE RACING TRANSFORME.

Le Racing n'eut pas la tâche facile avec les outsiders du championnat, il ne triompha que par deux essais transformés à 3 points à ses adversaires.

UN ESSAI DE FAILLIOT.

Vaugirard fut menaçant jusque dans les dernières minutes du jeu et peu ne s'en fallut qu'un second essai ne vint s'ajouter aux trois points déjà marqués.

Le Stade vient de triompher de l'ancien champion de Paris; ce n'a pas été sans mal et si les Universitaires avaient eu un peu de chance, c'est un résultat tout à fait contraire que nous aurions eu à enregistrer.

Moi qui croyais le S. C. U. F. complètement découragé, je suis heureux de constater qu'il n'en est absolument rien ; les noirs et blancs ont joué avec un cœur admirable, un allant merveilleux, ils ont été battus, ils méritaient mieux.

Le vainqueur est excusable de n'avoir pas mieux fait ; ses rangs comptaient de nombreux équipiers dits de réserve, en un mot, le Stade n'avait pas sur pied sa grande équipe. Au Sporting, la rentrée de Theuriet, l'excellent demi international, était attendue avec impatience : Theuriet n'a pas déçu ses partisans ; c'est toujours l'excellent joueur de l'an dernier, calme, à la décision rapide; les deux revenants, Giffo et Thorailler furent excellents.

A Colombes, le Racing s'est débarrassé de Vaugirard avec beaucoup de mal, la partie a été disputée âprement, de bout en bout et si le club doyen réussit à marquer deux essais transformés, grâce à Decamp, son adversaire, de son côté, marqua lui aussi un essai, non transformé malheureusement. A noter que les deux essais du Racing furent l'œuvre de Failliot tandis que celui de Vaugirard fut réussi par Franquenelle. Les équipes étant au complet ou à peu près, il faut en déduire ce que je disais la semaine dernière, que Vaugirard est bien l'outsider dangereux ! Nous aurons encore des surprises avec ces gaillards-là vous verrez !

Et notre pauvre championnat de Paris que devient-il dans tout cela ? J'avais annoncé la semaine dernière que le Stade avait triomphé de Vaugirard sur le tapis vert de la rue de Provence ? Il paraît que ce n'est pas terminé.

En tout cas, deux clubs sont actuellement éliminés de la compétition, le S. C. U. F. et le P. U. C.

Le titre va donc se disputer entre le Stade, le Racing et Vaugirard. Cet ordre sera je crois celui du classement final et ce sera heureux pour les Parisiens, car la meilleure équipe actuellement à Paris est sans contestation possible celle du Stade Français.

Un peut dire que cette année aura vraiment été l'année des surprises !

En football association, nombreux, naturellement, furent les matches disputés dimanche dernier. Dans tous les espaces libres de Paris, nos joueurs se livrèrent à leur sport favori avec acharnement. L'une des parties les plus mondaines, sinon les plus belles, mettait aux prises le Stade Français et le Racing Club de France. Le R. C. F. réussit à triompher du Stade. Dans le classement actuel du championnat de Paris, les deux clubs rivaux sont maintenant à égalité de points, mais il est bon d'ajouter que le Stade a joué un match de plus et qu'il a une victoire de moins.

L'A. S. Française tient toujours la tête avec 20 points. Elle s'est assuré une nouvelle victoire sur le C. A. XIVe. Elle semble devoir remporter le championnat de Paris, quoique deux clubs la suivent de bien près, chacun avec 19 points. Ce sont le C. A. S. de la Société Générale et le Club Français qui comptent six victoires et une défaite sur sept matches. Jusqu'au bout, le résultat sera incertain. La foule qui se passionne pour le rugby ignore encore l'intérêt du ballon rond qui, donne lieu parfois à des rencontres passionnantes. Soyons sans crainte, l'engouement viendra un jour, surtout si nos hommes deviennent aussi adroits que les Anglais. Quand ?

JEAN AUGER

LE CARNET DU SPORTSMAN

Nous avons déjà présenté la semaine dernière à nos lecteurs la nouvelle rédaction de la Vie au Grand Air. *Nous rappelons ici les noms des collaborateurs qui, chaque semaine, traiteront dans nos colonnes les diverses questions sportives :*

Jean Auger,
H. Baretti,
André Beaumont,
Arthur Bles,
Victor Breyer,
Georges Casella,
Communeau,
Max Decugis,
Louis Dedet,
Delaplane,
Louis Doyen,
Pierre Failliot,
Ct Ferrus,
Louis de Fleurac,
R. de l'Frégeolière,
Roland Garros,
Gobert,
Paul Hamelle,
Dr Heckel,
Alfred Leblanc,
Géo Lefèvre,
Jacques Mortane,
Cte Mortimer-Mégret
Pecqueux (Stuart),
Henri Petit,
Lucien Petit-Breton,
François Peyrey,
Georges Prade,
Comte Récopé,
J. Joseph-Renaud,
René Riondet,
Dr Sée,
Pierre Souvestre,
François Toché,
Marcel Viollette,
F,-A. Wheel.

On voit quelle brillante pléiade d'écrivains sportifs nous sommes parvenus à réunir. Nous espérons, grâce à eux, grâce aussi à l'aimable collaboration de tous nos lecteurs, arriver à faire de la Vie au Grand Air *la véritable encyclopédie moderne et vivante de tous les sports.*

ÉCHOS

L'AVIATEUR Ruchonnet qui vient de se tuer en aéroplane est la 112e victime de l'aviation, la première de 1912. Pilote de la première heure — son brevet portait le numéro 127, — le pauvre garçon n'avait jamais été très heureux dans le nouveau sport et pourtant il était renommé pour son habileté et sa virtuosité.

Le 12 janvier, jour de sa mort, il avait signé un engagement pour l'Amérique. Quoique terrassé par des maux d'estomac et n'ayant rien mangé depuis trois jours, se trouvant par conséquent dans un état de santé susceptible d'influer fâcheusement sur le moral, Ruchonnet tint, malgré tout, malgré les conseils de ses camarades, à s'élever sur son nouveau monoplan qu'il n'avait jamais essayé. Imprudemment, il monta à 300 mètres : le matin, tout se passa bien, l'après-midi, il semblait en être de même, lorsqu'un arrêt du moteur survint. L'appareil, insuffisamment au point, ne put planer. C'était la catastrophe : le malheureux aviateur s'en aperçut si bien qu'à 50 mètres, il écarta les bras en signe de détresse et se laissa précipiter sur le sol où il savait qu'il allait se tuer. On se rend compte de l'horreur de ces derniers instants!

Ruchonnet. avant de se livrer à l'aviation, construisait des bateaux à voile et remporta de nombreux lauriers dans les diverses épreuves de yachting où ses qualités de matelot étaient appréciées de tous les propriétaires qui tenaient toujours à l'emmener à bord avec eux.

QUATRE interpellations sont déposées à la Chambre sur la quatrième arme : MM. Lucien Millevoye, Daniélou, Dansette et Girod, députés, veulent tirer au clair la question de la flotte aérienne militaire. Soyons heureux ! Grâce à eux, des remaniements indispensables vont sans doute être opérés. En principe, le débat viendrait le second vendredi de février. C'était la date acceptée par le ministre de la guerre. M. Messimy, son successeur la conservera peut-être.

QUI pourrait nous dire le nom des auteurs du plan de mobilisation, dressé pour le jour où la guerre éclaterait ? Le nom du centre d'Etampes, pourtant important, puisqu'il compte 53 appareils, ne figure pas dans les ordres. L'aurait-on oublié ? Ou ignorait-on qu'il existât ?

L'IDÉE des avions départementaux, lancée par notre confrère l'*Auto*, fait son chemin. Nous ne saurions trop applaudir à cette innovation, mais comme le remarquait l'autre jour Robert Guérin dans le *Matin*, ce n'est pas le tout d'offrir des aéroplanes. Il serait peut-être préférable de savoir où les loger et de mettre à leur disposition des endroits où ils pourraient atterrir. Chaque département ne ferait-il pas mieux d'établir des aérodromes et des hangars, et de laisser au gouvernement le soin d'acheter les appareils ?

PAU est actuellement la volière de la France. Le chef-lieu des Basses-Pyrénées abrite en ce moment tous nos aviateurs les plus connus. Louis Blériot, Alfred Leblanc, Jules Védrines, Maurice Tabuteau, Bielovucic, Etienne Giraud, Perreyon, les officiers italiens, les pilotes militaires, capitaine Bellenger, lieutenant de Malherbe, tous sont là, où, grâce à une idéale température, ils peuvent évoluer ou présider à l'entraînement chaque jour. Les Palois sont ravis de cette population ailée.

TOUS les sportsmen apprendront avec plaisir que les fonctions de commissaire général du Grand Prix de l'A. C. F. de 1912 ont été confiées à M. Sautin, ancien secrétaire des services techniques et de la Commission sportive de l'Automobile-Club qu'il avait quittés lors de la suppression des courses pour se consacrer complètement au chronométrage de toutes les grandes épreuves et raids aériens ou automobiles. Le Grand Prix est entré maintenant dans la phase active, car M. Sautin sait ce qu'est pareille organisation et il s'est mis aussitôt au travail.

LA grande épreuve automobile annuelle anglaise, le Tourist Trophy, ne se disputera sans doute pas en Angleterre cette année et les organisateurs auraient, paraît-il, l'intention de demander au sol français d'abriter leur compétition. Ils auraient jeté leur dévolu sur la région avoisinant Boulogne-sur-Mer.

Nous serions trop heureux de l'aubaine Les constructeurs français, s inscriraient sans doute encore plus nombreux qu'ils. ne l'ont fait jusqu'ici et 1912 marquerait, ainsi, complètement l'ère de la renaissance du sport automobile dans le pays qui fut son berceau.

LE Salon Automobile du Mans s'annonce comme un grand succès. Sur 24 stands que renfermera la vaste Halle aux toiles, décorée et aménagée pour la circonstance, 14 sont déjà retenus. Non seulement le Mans est un centre sportif réputé, mais c'est une ville très commerçante, desservie par une importante étoile de chemins de fer et de routes, et un point de passage très fréquenté par la clientèle riche de tout l'ouest de la France.

NOUS aurons probablement une course de Six Jours à Paris, cette année. La direction du Palais des Sports reculait devant les frais nécessités et craignait de ne pouvoir les balancer avec les recettes. Mais il se pourrait fort bien, qu'en employant un compromis, les organisateurs nous offrissent cette épreuve sans risquer de grosses sommes. Voici comment : les coureurs de second ordre seuls seraient engagés au fixe, quant aux champions américains et français, ils participeraient aux bénéfices, participation qui s'ajouterait à une garantie quotidienne. L'acceptation des Américains serait certaine et ce serait même leur manager, Mac Farland, qui aurait eu l'idée de cette combinaison. Dans l'espoir d'attirer la foule, partant d'augmenter les bénéfices, tous les coureurs mettraient un acharnement salutaire à rendre la course passionnante.

QUAND paraîtront ces lignes, les joueurs de rugby de l'équipe de France voguerons vers Edimbourg. Forgues sera-t-il ou non du voyage ? Telle est la question que se posent les admirateurs — ils sont légion — du vaillant Bayonnais. Appelé comme témoin dans une affaire devant le tribunal, il hésite entre ses obligations de citoyen et ses devoirs de patriote choisi pour représenter la France à l'étranger avec ardeur et science. A l'heure où nous mettons sous presse, son hésitation continue! Souhaitons qu'une remise à huitaine bienfaisante, de l'affaire correctionnelle, permette à Forgues de collaborer au triomphe hypothétique de son pays. Le prévenu qui croupit sur la paille humide des cachots le lui pardonnera bien, s'il est un sportsman !

LE professeur et manager de Georges Carpentier, François Descamps, est un homme avant tout consciencieux. Son poulain va rencontrer Jim Sullivan, le 29 février, à Monte-Carlo, pour le titre de champion d'Europe des poids moyens. Il fallait donc connaître le jeu de cet adversaire ! Comment faire ? Par quel procédé pourrait-il pénétrer dans le camp d'entraînement de Leigh on Sea, où opère le champion d'Angleterre ? On ne connaîtra jamais l'expédient employé par le malin Descamps pour réussir, toujours est-il qu'il parvint à entrer et à assister de près au travail de l'Anglais. Il nota tout avec sa précision habituelle et revint le lendemain pour compléter ses informations.

Hélas ! le troisième jour, il fut reconnu et... mis à la porte avec la même désinvolture que celle qu'emploient des grévistes lorsqu'ils démasquent un policier à l'une de leurs séances! Pauvre Descamps, heureusement pour lui, il en savait assez !

LORSQUE parut le premier *Annuaire du Ring* de notre collaborateur Victor Breyer, il contenait le record des boxeurs français. C'était un tout petit opuscule que son auteur avait été obligé de compléter avec le récit de la carrière de maints combattants américains et anglais pour lui donner plus d'apparence. Il y a trois ans ! Et l'Annuaire qui vient de paraître est un épais et confortable volume. On y trouve encore les prouesses des boxeurs étrangers, non plus pour faire nombre, mais à titre documentaire. Quant aux Français, ils sont devenus légion et présentent des records majestueux et remarquables. Quel glorieux changement ! quels invraisemblables progrès accomplis par nos hommes ! Telles sont les pensées que suggère la lecture de l'*Annuaire du Ring* qui comprend tous les renseignements pouvant intéresser le sportsman. C'est Tristan Bernard, l'auteur gai, si sérieux lorsqu'il parle boxe, qui a écrit la préface de cet ouvrage.

CONSTANT le Marin a dit adieu à la lutte, à sa pompe et à ses œuvres. Il se consacre maintenant à la boxe. Aidé de deux entraîneurs, le nègre poids lourd américain, Kid Jackson et le mi-moyen anglais, Jim Prendy qui, tous deux boxaient samedi dernier au Wonderland, il est en train de se mettre en forme chez Geo Max et de perdre du poids. Il espère pouvoir fournir sa première exhibition en public à la fin de cette saison, sinon il attendrait la prochaine, car il ne veut débuter que lorsqu'il sera en pleine forme.

L'AFFAIRE Bouin est à l'ordre du jour. Les Anglais prétendent que notre champion est devenu professionnel, du fait qu'il a rencontré Bouchard. Il est certain que si le Français avait couvert 16 kilomètres dans l'heure, il serait toujours considéré par nos voisins comme l'amateur le plus intègre, mais il a menacé le record du monde de l'heure de Watkins et a battu celui de la demi-heure, il a d'autre part triomphé dans le Cross des Cinq Nations de l'année dernière. Ce ne peut-être qu'un vulgaire professionnel ! Sinon, il rebattrait les Anglais cette année en cross-country et remporterait quelques succès aux Jeux Olympiques!

Outre-Manche, les autorités sportives se montrent toujours très pointilleuses vis-à-vis des amateurs étrangers meilleurs que les leurs. Et pourtant, ce sont souvent leurs professionnels qui sont plus amateurs que les purs.

LES organisateurs de semaines d'hiver sont dans le marasme. La neige, tant attendue, semble trouver très plaisant de ne pas tomber. Elle s'y refuse avec une obstination exagérée. Chamonix, le mont Revard et Recoin-sur-Uriage sont les seuls endroits privilégiés. Ils ont respectivement 50, 70 et 80 centimètres de hauteur. Dans le Jura, à Morez, il y a 15 centimètres. Gérardmer, 10. Tout au moins en était-il ainsi lorsque nous avons mis sous presse. Quant aux Pyrénées, elles attendaient anxieusement la tourmente désirée. Un peu de neige, s'il vous plaît!

LE brigadier-jockey Alec Carter est un heureux mortel. Parti pour Nice avec quinze jours de permission, il arrive au moment où son camarade A.-V. Chapman vient de faire une chute qui l'immobilise et l'empêche de monter pendant quelques jours. Aussitôt, M. James Hennessy confie à Alec Carter, le soin de monter Sofa dans le Prix de Monte-Carlo (50.000 fr.). Carter accepte, il gagne. Le jeudi, il est en selle sur Ray Grass dans le Prix de la Société des Steeple-Chases, nouvelle victoire. Enfin, dimanche dernier, sur la même bête, il remporte le Grand Prix de la Ville de Nice de 100.000 fr. Voilà des vacances bien remplies ! JOKER.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 21 JANVIER. Course à pied. — Challenge Lemonnier, Paris-Versailles.

DIMANCHE 21 JANVIER. — Cyclisme. — Palais des sports, match de demi-fond. — Walthour-Léon Didier.

DIMANCHE 21 JANVIER. — Hockey. — Billancourt, Stade contre Racing-Club de France.

DIMANCHE 21 JANVIER. — Hippisme. — Nice, Prix du Grand Cercle de Nice.

MARDI 23 JANVIER. — Courses à Vincennes (trot) et à Nice.

JEUDI 25 JANVIER. — Courses à Vincennes (trot).

SAMEDI 27 JANVIER.—Boxe au Wonderland.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 8 AU 14 JANVIER 1912

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 8 JANVIER. — Monastiristch. — L'aéronaute Emile Dubonnet et son passager Pierre Dupont, partis de la Motte-Breuil le 6 janvier à minuit à bord du *Condor III*, atterrissent le 8 au matin à Sakalowka (province de Kiew) après avoir parcouru 1.990 kilomètres en 29 h. 55 m.

MERCREDI 10 JANVIER. — Florence. — L'aviateur Le Lasseur de Ranzay, succombe à l'hôpital de Florence, de la fièvre typhoïde.

VENDREDI 12 JANVIER. — Senlis. L'aviateur Ruchonnet, sur un appareil de son invention, fait une chute terrible et se tue.

SAMEDI 13 JANVIER. — Pau. — Védrines bat tous les records du monde de vitesse, couvrant en circuit, 150 kilomètres en 1 h. 2 m. 43 s. 4/5.

Voici les temps du nouveau recordman, comparés à ceux de Nieuport et de Leblanc.

	VÉDRINES	NIEUPORT
5 kil ..	2' 6" 2/5	2' 18" 2/5
10 kil ..	4' 13" 2/5	4' 18" 2/5
20 kil ..	8' 26" 3/5	9' 14" 4/5
30 kil...	12' 40" 4/5	13' 33" 4/5
40 kil...	16' 53"	18' 31" 3/5
50 kil...	21' 4"	23' 10"
100 kil...	41' 56" 4/5	46' 27" 2/5
150 kil... 1 h.	2' 43" 4/5	1 h. 13' 35"
1/4 d'heure...	35 kil.	30 kil. (Leblanc).
1/2 heure. ...	70 kil.	60 kil. (Leblanc).
1 heure.....	142 kil. 430	129 kil. (Nieuport).

Plus grande vitesse : 145 kil. 177, Nieuport : 133 kil. 136.

ATHLÉTISME — BOXE — FOOT-BALL RUGBY

MERCREDI 10 JANVIER. — Legrand (58 kilom. 300) est déclaré vainqueur de Willie Gould (57 kilom. 250) aux points, en dix reprises. — Kid Mac Coy, bat Geo Gunther, aux points en dix rounds.

SAMEDI 13 JANVIER. Jamy et Godard, font match nul, après 4 reprises de combat. — Debec et Prendy, font match nul, après 10 reprises de combat. — Kid Jackson bat Marthuin aux points en 10 rounds. — Legrand met Lambert knock-out, en 2 rounds.

DIMANCHE 14 JANVIER. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Sporting-Club Universitaire de France, par 5 points à zéro.

Colombes. — Le Racing-Club de France bat le Sporting-Club de Vaugirard par 10 points à 3.

Bergerac. — Le Club Athlétique Périgourdin, bat l'Union Sportive de Bergerac.

CYCLISME

DIMANCHE 14 JANVIER. — Palais des Sports. — *Prix de Madison-Square* (25 kilomètres derrière tandems) : 1. Fogler, en 30 m. 15 s. 1/5 ; 2. Root, à un tour ; 3. Moran à 2 tours.

Course d'une heure (derrière motos) : 1. Guignard, 71 kilom. 175 m. ; 2. Parent à un tour ; 3. Serès, à 13 tours ; 4. Darragon, à 21 tours.

HIPPISME

JEUDI 11 JANVIER. - Nice. — *Prix Béthune* (haies, handicap, 3.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Rioumajou, par Hébron et Reine de Naples: 65 kil. à M. Veil-Picard (G. Parfrement), 2. Escarboucle, 60 kil. 1/2 ; 3. Ravigote, 66 kil, (6 partants). — P. M. : gag. 10 fr. 50 ; pl. 9 fr. 50 14 fr. 50. Trois quarts de longueur, six longueurs, trois longueurs.

DIMANCHE 14 JANVIER. — Nice. *Grand Prix de la Ville de Nice.* (steeple 4.400 mètres, 100.000 francs) : 1. Ray Grass, par Love Grass et Reine de Glace, à M. James Hennessy (A. Carter), 2. l'Argentière II, 3. Hopper (12 partants). P. M. : gag. 24 fr. 50 ; pl. 10 fr., 33 fr. 50, 10 fr. Deux longueurs une longueur 1/2.

CE QU'IL FAUT LIRE

Comment je suis devenu champion d'Europe. par Georges Carpentier, le volume : fr. 25 Librairie Pierre Lafitte et Cie.

La Chasse à Tir, par M. Cunisset-Carnot. Collection Sports-Bibliothèque, le vol. 6 fr. Lib. Pierre Lafitte et Cie.

LE RECORD DE DISTANCE EN SPHÉRIQUE

A VARSOVIE

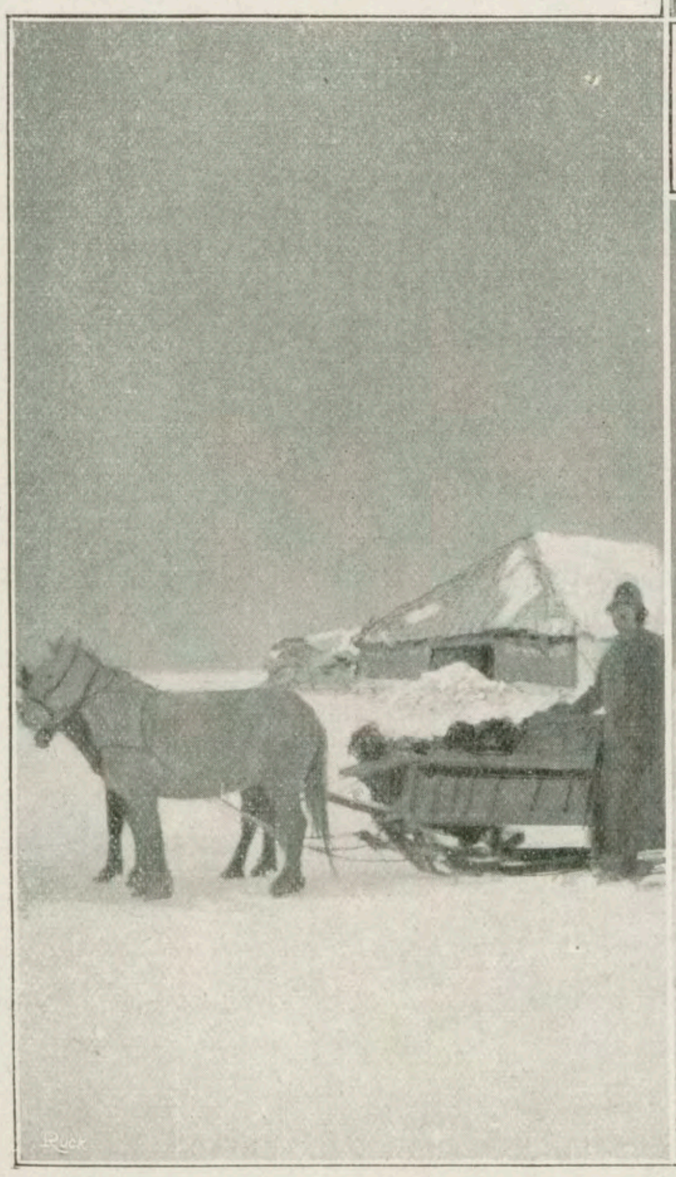
Après de nombreuses tribulations, transis de froid, les aéronautes se reposent enfin à Varsovie où il rencontrent un chambellan du tzar.

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU RECORDMEN

Le comte Henri de la Vaulx, recordman depuis 1900. félicite à l'Aéro-Club Emile Dubonnet qui lui a succédé avec 1.985 kilomètres.

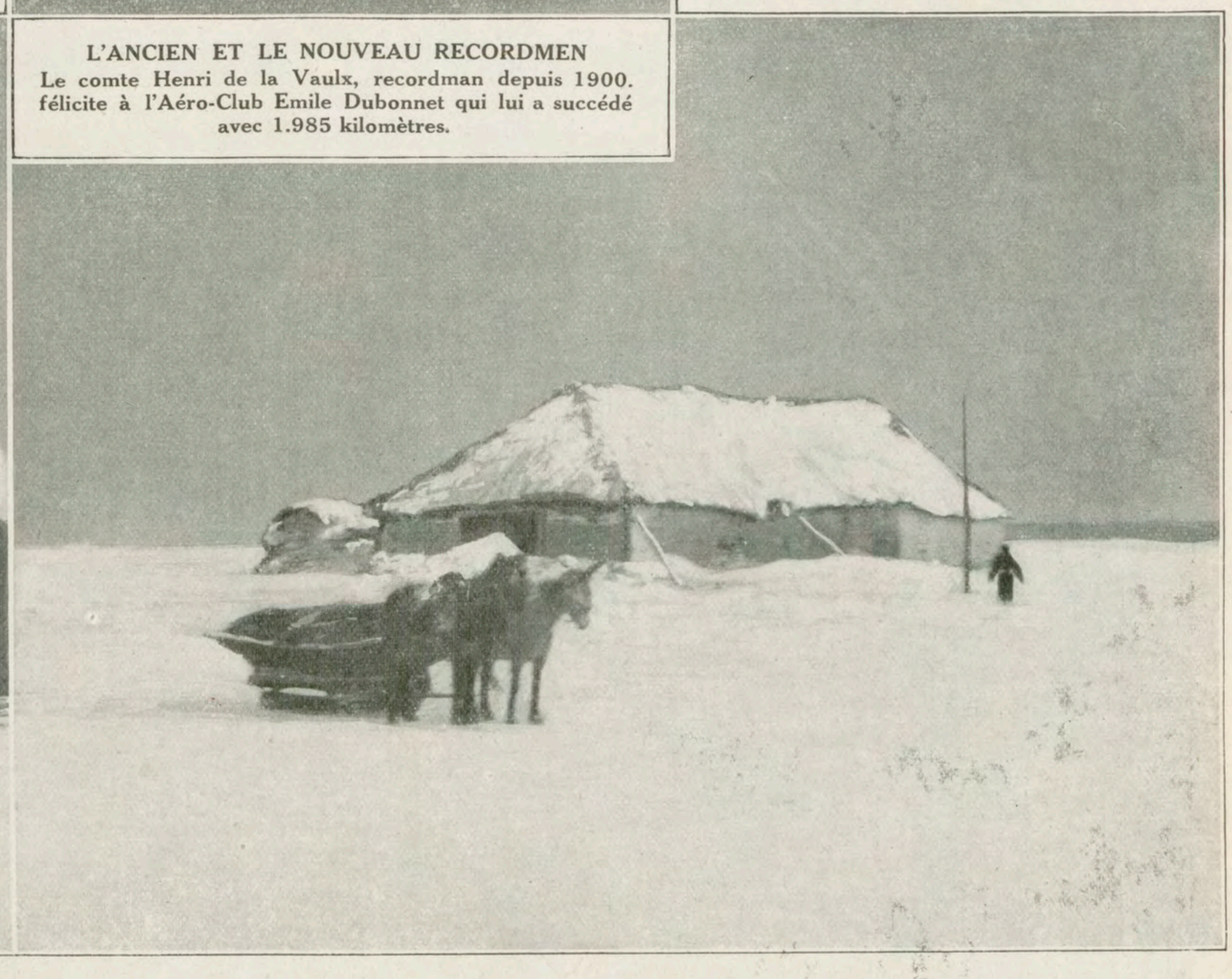
CHEZ LE JUIF HOSPITALIER

Ayant atterri dans la neige, Dubonnet et Dupont trouvent après une heure de chemin une sordide cabane où un juif les recueille,



LE TRAINEAU LIBÉRATEUR

Après une nuit passée sur une table, dans la cabane aux allures de coupe-gorge, les aéronautes vont partir en traîneau avec leur hôte.



LE DÉPART POUR LA GARE

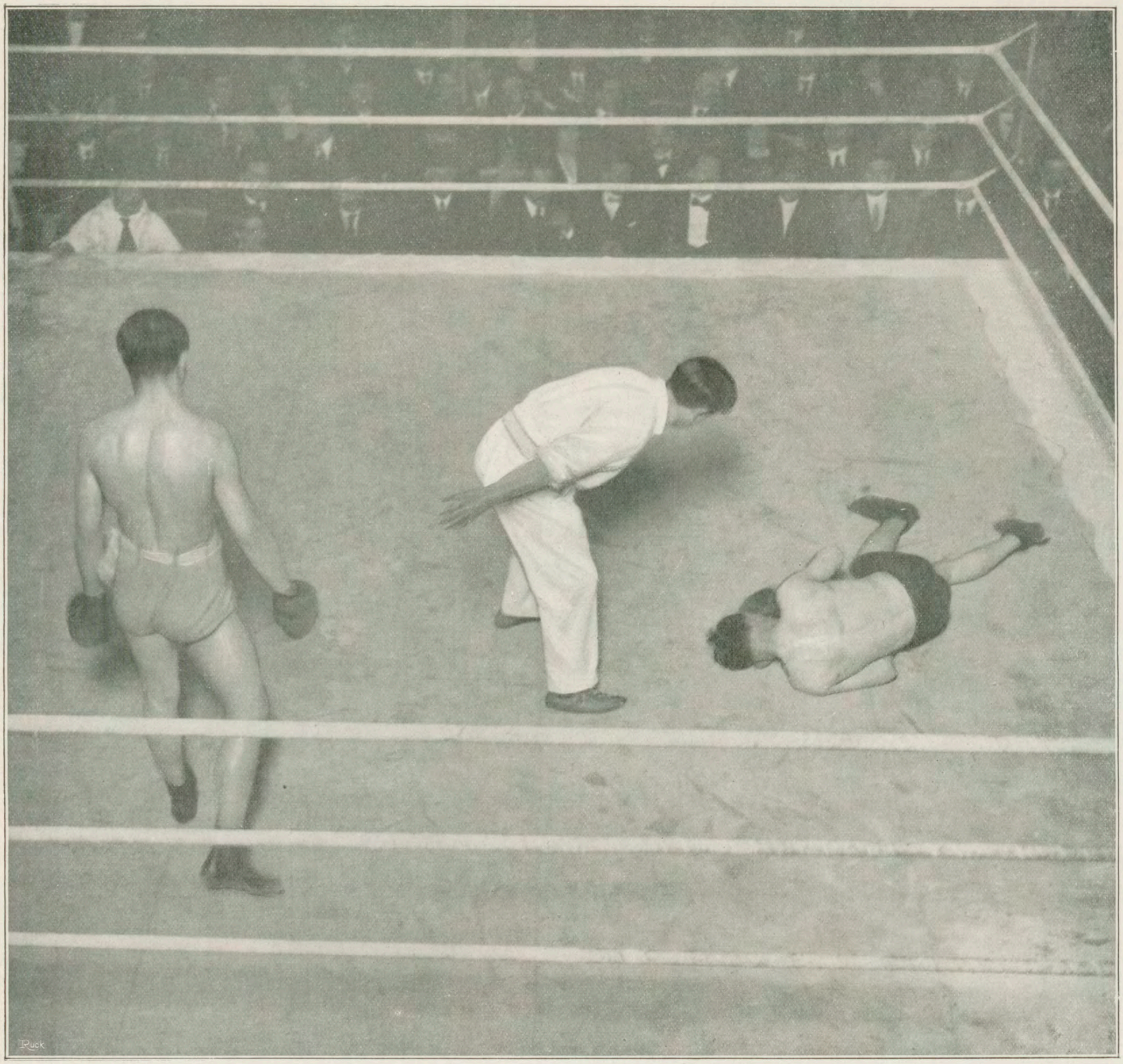
C'est après huit heures de traîneau que les aéronautes atteindront la gare de Monastiristch. Ils doivent supporter un froid de 25 degrés et ne sont nullement équipés pour subir ces températures. C'est un hasard providentiel qui les fit atterrir près d'une habitation au milieu de ces steppes désertes.

LA VIE AU GRAND AIR

LES GRANDS VOYAGES EN SPHÉRIQUE.

Lijfeld
M. P. Rolier
1346 km. (14h10) 24-25 Nov. 1870.
Riga
M. Bienaimé
1700 km (16h) 7 Nov. 1911.
Cte de Castillon
1330 km (22h15)
9-11 Oct. 1900
Westerwick
M. J. Balsan
1222 k (22h38)
Leba
1900
Jules Dubois
1600 k. (24h30) 16 Nov. 1911
Deretschin
Cte H. de la Vaulx
1237 k. (21h34)
1er Oct. 1900
Wloclawek
Cte de Castillon
1080 k (19h)
13-14 Oct. 1903.
Breslau
M. J. Balsan
1345 k (27h15) 11 Oct. 1900
Opoczno
Cte H. de la Vaulx
1925 k. (35h40)
9-11 Oct. 1900
Korostycheff
M. E. Dubonnet
1985 k.
(30 h.)
7-8-9 Janvier
1912
Sokolowka
M. J. Faure
Leulschau
M. J. Faure
Kirchdrauf
1300 k
1314 k
(18h6)
15-16 Oct. 1905
M. de Francia
1500 k
(24h) 9 Nov. 1911
M. J. Balsan
1293 k.
(27h9) 28-29
Janvier 1903
Madocsa
Kerez
Paris
Amsterdam
Anvers
Bruxelles
Lille
Metz
Berlin
Varsovie
Prague
Vienne
Munich
Budapest
Kie
Mer Baltique
Allemagne
Hollande
Belgique
Autriche-Hongrie
Roumanie
Russie
Danemark
Suède
Duna Fl.
Niemen Fl.
Vilna
Dnieper Fl.
Marais de Pinsk
Elbe Fl.
Oder Fl.
Vistule Fl.
Rhin
Seine
Marne R.
Meuse R.
Seine Fl.
Doubs
Danube Fl.
Mts Karpates
Dniester Fl.
L.R

NOS BOXEURS SONT EN PROGRÈS



LE FRANÇAIS LEGRAND MET KNOCK-OUT L'ANGLAIS ALEC LAMBERT AU SECOND ROUND.

L'autre mercredi, le petit Français Legrand battait de loin après un combat très dur l'Argentin Willie Gould. Samedi dernier, il était opposé à l'ancien champion d'Angleterre amateur, Alec Lambert, devenu professionnel. Malgré sa valeur, l'Anglais faisait piteuse figure et était mis knock-out au second round par un coup à l'estomac.

Jadis, lorsque les boxeurs anglais venaient à Paris rencontrer nos champions, ils étaient enchantés de l'aubaine. Ce voyage leur permettait d'admirer la grande ville. Ils ne prenaient même pas la peine de s'entraîner, sûrs qu'ils étaient de triompher d'une seule main. Hélas pour eux! heureusement pour nous, les temps sont révolus! Maintenant les meilleurs hommes d'Outre-Manche sont obligés de s'incliner, de s'effondrer, peut-on dire, devant nos boxeurs qui ne sont même pas champions de France. Une preuve nouvelle de cet état de choses nous a été fournie, la semaine dernière, par le Français Legrand. Il avait déjà battu récemment, au National Sporting Club, l'Anglais Young Brooks qu'une belle tournée en Amérique avait mis en valeur. Or, l'autre mercredi et samedi, il a remporté à nouveau deux magnifiques victoires.

Dans le premier combat, il était opposé à l'Argentin Willie Gould, connu pour sa furia. Legrand le battit à son propre jeu, lui menant la vie dure dès le début, le fatiguant, l'obligeant à rester sur la défensive et continuant par une exhibition pleine de science et de précision. Proclamé vainqueur, Legrand était applaudi à l'unanimité par une foule enthousiaste. Samedi, ce fut par knock-out que triompha notre représentant. Nous redoutions le surmenage pour lui et nous avions peur. Nous savions que son adversaire Alec Lambert, plusieurs fois champion d'Angleterre amateur, était puissant et scientifique. Il nous le prouva dans la première reprise où il semblait devoir donner du mal à Legrand. Mais celui-ci ne s'alarmait pas et continuait avec une adresse et une habileté qui lui font honneur. Dès le second round, on sentait que cela n'allait pas durer. Alec Lambert feignait bientôt d'avoir été frappé trop bas. Il n'en était rien, mais il essayait de faire disqualifier un adversaire qu'il sentait supérieur. Legrand, pour le rappeler à l'ordre, se contentait alors de faire une attaque violente à l'estomac et expédiait l'Anglais à terre. Il semblait que celui-ci pouvait se relever, il se tordait sur le sol en mimant la souffrance, mais il laissait compter les dix secondes et se relevait ensuite, nullement endommagé.

Il serait intéressant de revoir Legrand aux prises avec Ledoux. D'ailleurs, il faut avouer qu'à l'heure actuelle, nous pouvons avoir des séances de boxe très intéressantes sans recourir aux pugilistes étrangers, la soirée du National Sporting Club de mardi dernier l'a prouvé.

L'autre jour, nous avons assisté à un nouveau combat de Kid Mac Coy, l'ancien champion du monde des poids moyens, qui croit pouvoir redevenir ce qu'il était. A en juger par la façon dont il s'est comporté vis-à-vis du nègre Georges Gunther, on pourrait avoir de l'espoir. Mais nous préférons attendre encore avant de dire notre opinion. Il est certainement impossible de trouver un homme plus scientifique et plus prodigieusement précis que Mac Coy qui est la boxe faite homme, mais possède-t-il encore la puissance, l'endurance et le souffle de jadis? Telle est la question. Elle reste pendante quoique l'Americain ait mis à mal la figure du noir dans des conditions plutôt pitoyables pour l'éternel lanceur de défis.

Jacques Mortane.

Dans notre prochain numéro qui paraîtra vendredi, au prix ordinaire de 0 fr. 50, nous publierons un superbe hors-texte en trois couleurs représentant Jack Johnson. le champion du monde poids lourds, vainqueur de Jim Jeffries dont nous publions actuellement les mémoires.

FOOTBALL-RUGBY

Le Quinze de France contre l'Écosse

Après notre défaite par l'Irlande, allons nous renouveler notre victoire de l'an dernier sur les Écossais ?

A l'heure où nos lecteurs auront entre les mains ce numéro de la *Vie au Grand Air*, l'équipe de France sera sur le point de rencontrer l'équipe d'Ecosse sur le terrain d'Inverleith, près Edimbourg.

Si j'en excepte la bataille que nous devons livrer le lundi de Pâques à l'équipe d'Angleterre — car ces mots « équipe d'Angleterre » sont pour nous, sentimentalement, ceux qui nous émeuvent le plus — c'est bien le match d'aujourd'hui qui soulèvera le plus de passion, le plus d'anxiété dans les deux camps. La raison de cette réciproque anxiété est des plus simples à définir. Tout simplement, parce que le 2 janvier de l'an dernier, la France obtenait sa première victoire internationale aux dépens de l'Ecosse, après une partie un peu décousue, mais suprêmement acharnée. Les trente dernières minutes donnèrent à tous les spectateurs les plus aiguës, partant les plus précieuses des émotions que l'on puisse aller chercher sur un terrain de sport.

Rappelez-vous ! La France avait pu atteindre la mi-temps en tête, avec un minime avantage de 11 points à 8, tous points acquis par ripostes successives, l'Ecosse les amenant par de puissantes attaques d'ensemble, la France par des exploits de vitesse, de brio, de légèreté.

Dès la reprise, l'Ecosse reprenait l'avantage par un point, grâce à un dropgoal. Exactement une minute après, Burgun parvenait à servir Failliot, et celui-ci, brisant tout sur son passage, soutenu par la clameur insensée de quinze mille poitrines, et portant avec lui tout l'espoir de notre sport national, allait enfin terminer victorieusement sa course entre les deux poteaux de l'Ecosse. Et le but était réussi. Nous menions par 4 points ; mais l'Ecosse ripostait aussitôt par un essai non transformé. Il restait donc un point à notre crédit, unique point qu'il allait nous falloir défendre pendant trente minutes d'une bataille insensée.

Dès ce moment, les Ecossais donnèrent en effet comme des démons déchaînés. Vingt fois ils nous balayèrent, vingt fois ils vinrent jusqu'à notre frontière, vingt fois il apparut qu'ils allaient la forcer. Mais toujours un défenseur, surgi du sol, venait au dernier moment faucher l'assaillant, le réduire à néant ; l'attaque que nous avions redoutée devait être décisive.

Et ce point d'avance, nous le gardions finalement. La France avait battu l'Ecosse ! J'ai encore dans les yeux le spectacle de la foule en délire, rompant toutes les digues, et venant tout noyer en une vague immense, enserrant les joueurs français et les soulevant au-dessus de tout ce flot déchaîné. Puis, dans la nuit qui tombait, une voix, puis dix, puis mille faisaient éclater une émouvante *Marseillaise*. On prostitue trop souvent le chant national. Mais ce jour là, il disait la joie frénétique et grave à la fois, de toute cette jeunesse française régénérée par le sport ; il consacrait un véritable événement historique. La France si longtemps battue, presque ridiculisée par ses invincibles maîtres d'outre Manche dans le sport le plus complet, sport d'intelligence, d'abnégation, de décision, sport de puissance et de vitesse, sport où quinze individualités doivent avoir un seul cerveau et un seul cœur, la France venait de triompher, après vingt années d'efforts et de progrès continus.

Le retentissement fut énorme en Angleterre. En Ecosse, ce fut de la consternation. Le capitaine de l'équipe vaincue, le soir, au banquet traditionnel, ne cacha pas son profond chagrin.

Et voilà pourquoi l'Ecosse attend avec une émotion bien compréhensible le match d'aujourd'hui.

Il est certain que nos adversaires joueront de bout en bout avec une ardeur forcenée ; ils veulent effacer, de façon éclatante, le souvenir de l'échec que nous leur avons infligé l'an dernier.

Nous mêmes, encouragés par le résultat satisfaisant de notre premier match international de la saison, contre l'Irlande, nous avons au cœur l'espoir de renouveler notre victoire de 1911 ; y pouvons-nous réussir ?

Bien qu'il soit particulièrement périlleux d'émettre ici un pronostic, je ne résiste pas au désir de dire ici toute la confiance que m'inspire à l'avance le match d'Inverleith.

L'an dernier, notre internationale nous valut d'enregistrer des résultats tout a fait incohérents en apparence.

Nous battons l'Ecosse. Puis nous allons à la déroute de Twickenham. Déjà, les compétences anglaises se réjouissent et proclament que notre première victoire irrégulière leur demeure inexplicable.

Mais voici que les Gallois, vainqueurs de l'Angleterre, viennent à Paris, et qu'ils battent de justesse, et avec beaucoup de chance, notre équipe nationale. Du coup, tout est remis en place. Et nous sommes presque les favoris dans le match que nous allons jouer à Cork contre l'Irlande. A la mi-temps, nous sommes en tête. Les vingt dernières minutes du jeu nous voient nous effondrer.

Donc, sur deux matches à Paris, une victoire, et une défaite plus qu'honorable par la première équipe d'outre Manche ; sur deux matches nous obligeant à un déplacement, une déroute et une défaite sévère.

Je ne reviendrai pas sur les causes de ces apparentes anomalies. Le voyage de Londres fut désastreusement organisé et nos hommes se présentèrent déjà battus sur le terrain.

A Cork, nous subîmes, à nouveau, mais seulement sur la fin, les effets d'un voyage, qui cette fois était bien organisé, mais terriblement long, avec ses deux traversées. Songez que quelques-uns de nos joueurs venaient de Tarbes, de Toulouse et de Bordeaux ! De plus notre équipe était assez mixte.

Il n'en reste pas moins que cette fois encore, c'est nous qui nous déplaçons, et que nous devons aller chercher nos adversaires jusqu'à Edimbourg !

C'est juste. Mais ce qui est changé, je crois, c'est la valeur de notre équipe. Les joueurs nouveaux lui ont infusé un sang nouveau.

On se plaisait déjà, l'an dernier, à nous reconnaître des qualités de rapidité et de perçant. Elles se sont, maintenant, encore développées. Nous avons une équipe qui a parfois, excès de jeunesse, péché dans la défense contre l'Irlande, mais qui a poussé des mouvements offensifs d'une vitesse et d'une puissance absolument foudroyantes. Les grands critiques anglais étaient venus à Paris, le 2 janvier dernier, nous voir à l'œuvre contre les Irlandais. Ils ne nous ont pas ménagé les critiques sur notre jeu à la mêlée, et sur notre répugnance à nous coucher sur les dribblings, mais ils ont été émerveillés par l'allure de notre offensive.

MAURIAT, CAPITAINE DE L'ÉQUIPE FRANÇAISE CONTRE L'IRLANDE

N'avons-nous pas vu nos avants pratiquer un grand jeu ouvert, par ouvertures, passes et redoublement de passes — et le tout exécuté en grande vitesse — qui les transformaient en véritables trois-quarts ? N'avons-nous pas vu, aussi, nos divisions arrière dessiner des mouvements et des combinaisons qui mettaient aussitôt en grand danger les lignes adverses ? n'avons-nous pas vu, enfin, dix minutes avant la fin, une attaque par passes, exécutée par une ligne qui comprenait les avants, les demis et les trois-quarts ?

Or, l'équipe d'Ecosse, très puissante en avants, est peut-être aussi la plus lente des équipes nationales. C'est là tout le secret de ma confiance en l'issue du match qui va se disputer.

Nous avons battu les Ecossais l'an dernier par la furia, et par tout ce que nos attaques eurent pour eux de déconcertant et d'inattendu.

Nous devons régulièrement les battre cette fois, de façon plus classique, en pure vitesse ; nous devons combler le handicap du voyage par les remaniements qui auront été apportés à notre quinze.

Notre mêlée ne tenait pas le 2 janvier parce que Communeau était en seconde ligne. Or, Communeau est un joueur de troisième ligne, ardent, vite dégagé, excellent dans le jeu ouvert. Mais ce n'est pas l'un de ces deux piliers qui doivent soutenir la première ligne, d'une poussée solide, persévérante, bien homogène, et lui permettre ainsi de s'assurer la possession du ballon au bénéfice immédiat de nos dangereuses lignes arrières.

Avec Communeau et Paoli en seconde ligne, la seule réelle poussée de Paoli déséquilibrait automatiquement notre mêlée. Ce fut là tout le secret de notre infériorité en mêlée, et, par suite, de notre défaite. Cadenat en seconde ligne, la France battait l'Irlande, même avec Varvier à l'arrière.

Au moment où j'écris ces lignes, j'ignore encore la composition définitive de notre quinze, mais je suis certain qu'instruit par l'expérience, le comité de sélection nous aura fabriqué une mêlée homogène. Avec le poids, la vaillance et l'habileté des éléments dont nous pouvons disposer, je suis persuadé que nous pouvons tenir la mêlée irlandaise, et avoir le ballon une fois sur deux.

Or, avec nos trois quarts et Larribau derrière la mêlée, c'est le champ ouvert à notre si dangereuse offensive en vitesse.

Je ne sais si Leblond aura pu faire le voyage. Lui absent, j'aurais mis Mouronval au poste de demi à l'ouverture, puisqu'il paraît entendu que la meilleure utilisation de Burgun est en centre trois quarts, à côté de Failliot. Le dernier match Racing-Stade Bordelais l'a encore prouvé péremptoirement.

Mouronval est l'homme qui constitue derrière une mêlée le mur le plus solide contre l'attaque par dribblings des avants adverses. Or, c'est là la grande méthode écossaise. Nous aurons, enfin, cette fois, un arrière solide sur l'homme et adroit sur le ballon, que ce soit Dutour ou Combes.

Tout cela, je le répète, doit nous valoir de surmonter le handicap d'un voyage qui sera d'ailleurs organisé de façon aussi confortable que possible.

Et voilà les raisons de mon espoir. Je les crois logiques.

GEO LEFÈVRE.

[Notre collaborateur Geo Lefèvre assistera au match d'Inverleith. Nos lecteurs trouveront donc, ici même, sa critique de la partie. N. D. L. R.]

COURSES A PIED

Conseils aux jeunes pour le Lemonnier

Il ne faut pas s'emballer, mais il faut pousser de bout en bout.

POUR la onzième fois, la route de Versailles à Paris va être avalée à folle allure par tout ce que les clubs parisiens et provinciaux possèdent de mieux comme coureurs de cross.

Et pourtant, Dieu sait s'il est une épreuve qui ressemble moins à un cross que le Lemonnier !

Depuis les premiers dimanches frisquets de Novembre, les équipes ont trotté doucement, puis plus vite sur toutes les pistes plus ou moins ardues que la science et quelquefois la malice des traceurs leur ont fournies, et voici que brusquement elles quittent les routes forestières défoncées, les prairies si molles et les sous-bois où l'on trébuche, mais où, au moins, personne n'est là pour vous regarder, et vont se trouver lâchées sur la grand'route et en plein public.

Je sais bien que pour les vieux, ceux qui, depuis plusieurs années, ont laissé un peu de leurs mollets aux ronces des taillis d'hiver, le changement n'a rien d'imprévu, car ils ont pu déjà apprécier la saveur de la côte de Picardie et de la descente de Suresnes. Mais pour les jeunes, ceux dont c'est la première campagne de cross, la transition est plutôt brusque et n'a rien de particulièrement agréable.

Ceux qui m'intéressent sont les jeunes qui voient la course à pied en rose et espèrent donner à leur club un bon classement à l'arrivée.

Comment doivent-ils produire leur effort ?

Admettons d'abord qu'ils soient tout simplement de valeur moyenne. Avant le coup de pistolet, et alors qu'en ligne ils attendent le départ, qu'ils guettent bien, suivant leur place, la ligne à gauche, au centre ou à droite qu'ils devront suivre pour atteindre le haut de la côte, là-bas, sans dévier, et, s'il y a de la boue, qu'ils choisissent un des bas côtés, celui de gauche de préférence.

Le départ donné, qu'ils ne s'emballent pas avec les fous et ceux qui doivent gagner, mais qu'ils ne s'attardent pas non plus avec les trainards qui espèrent faire une course d'attente, car, dans le Lemonnier, on ne revient pas : il faut marcher de bout en bout.

Puis, faisant appel à toute leur énergie, qu'ils trottent courageusement jusqu'au bout de la grande montée, sans s'occuper de ceux qui restent en route, en s'accrochant, si faire se peut, à un autre concurrent de même allure.

La côte gravie, l'épreuve n'est pas finie, mais « il y a du bon », comme on dit au régiment. La meute s'est égrenée et la route est belle et libre. Nos jeunes pourront donc souffler et se remettre des émotions violentes du début ; mais qu'ils ne se laissent pas aller pour cela à cette douce paresse qui raccourcit la foulée et ralentit l'allure.

Et la descente de Suresnes commencera après la petite côte, au sortir de Ville-d'Avray.

Cette descente a ceci de difficile qu'elle est longue, très longue, et en lacets. Elle devrait être l'objet, pour tous les concurrents, d'une étude préalable et très approfondie, car il faut savoir la parcourir en perdant le moins de terrain possible, c'est-à-dire en suivant une ligne tangente à toutes les courbes et en réglant de telle façon sa vitesse qu'en bas, sur le pont, les coureurs aient encore assez de jambes pour escalader à toute allure la côte de la Cascade et terminer en bon rang sur le bout de piste du Racing.

Ce sont là les conseils d'un vieux qui a trotté pas mal sur ce parcours. Mais les jeunes en voudront-ils ?

L. DE FLEURAC.

NOS GRANDES ENQUÊTES

QUELLE SERA LA COURSE D'AVIATION DE 1912 ?

L'ANNÉE qui vient de finir a été prodigieusement brillante au point de vue de l'aviation. Chaque semaine, une nouvelle prouesse d'homme-oiseau venait forcer notre admiration. Les grandes courses se succédaient avec rapidité.

Maintenant, il semble qu'une sorte de détente se produise en France. A part le Prix de l'Aéro-Cible, et les Coupes annuelles, Gordon-Bennett, Michelin et Femina, aucune grande épreuve n'est encore inscrite au calendrier. Nous nous sommes livrés à une enquête auprès de différents sportsmen, constructeurs d'aéroplanes et pilotes, pour leur demander dans quel sens il faudrait orienter une épreuve d'aviation en 1912, afin de faire réaliser de grands progrès aux appareils et aux moteurs.

Songeons à l'aviation militaire dit M. André Michelin.

Voici tout d'abord la réponse de M. André Michelin, le Mécène, qui a déjà tant fait pour l'aviation en créant la course Paris-Puy-de-Dôme, la Coupe annuelle qui porte son nom et le Grand Prix de l'Aéro-Cible :

S'il est permis d'avoir quelque tendresse pour ses enfants, permettez-moi de vous reprocher d'avoir oublié, en affirmant qu'il n'y avait pas encore de grande épreuve d'aviation inscrite au calendrier de 1912, que le Prix de l'Aéro-Cible se courra cependant cette année et sera (je l'espère bien) gagné.

Me permettrez-vous de croire, en même temps, que ce sera là une « grande épreuve », non pas tant peut-être par le bruit qu'elle fera dans le monde, que par le résultat pratique qui en découlera : nos constructeurs, nos inventeurs, vont avoir, en effet, à étudier un problème particulièrement délicat, celui du tir en aéroplane et, grâce à leurs efforts, nous pouvons espérer que notre aviation militaire sera bientôt mise en possession des instruments et des règles de tir qui lui manquent à l'heure actuelle.

ANDRÉ MICHELIN

N'eussions-nous à enregistrer cette année que ce résultat, je crois qu'il serait suffisant à nous réjouir et j'espère que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ne m'en voudront pas d'avoir égoïstement parlé d'une idée qui m'est chère et prendront quelque intérêt aux épreuves d'un concours qui peut avoir pour notre pays de si heureuses conséquences.

Ceci posé, je déplore très vivement avec vous qu'aucun autre prix n'ait encore été offert à l'aviation pour 1912, et je ne puis que me rallier à l'excellente idée que vous avez eue d'en saisir l'opinion publique.

Il me semble que tous nos efforts devront tendre, cette année, à donner à notre aviation militaire les forces en argent et en hommes dont elle a besoin.

Lui donner des ressources financières, c'est l'affaire du Parlement et nous espérons que celui-ci écoutera la voix unanime du pays qui réclame de larges crédits pour l'organisation de la quatrième arme.

Mais lui fournir des hommes en rendant l'aviation populaire, en organisant des meetings pourvus de prix importants, en créant, pour les candidats aviateurs peu fortunés, des bourses d'études, c'est l'affaire de tous les Français, et je les sais assez généreux pour croire qu'on ne fera pas en vain appel à eux.

ANDRÉ MICHELIN.

M. Esnault-Pelterie réclame le poinçonnage.

M. R. Esnault-Pelterie, demande à ce que les appareils et les moteurs soient rigoureusement poinçonnés.

Je pense tout d'abord, qu'il serait désirable pour les constructeurs, qu'on ne leur donne pas en 1912 un trop grand nombre de courses et de concours, qui désorganisent la fabrication et empêchent de travailler à des perfectionnements nouveaux.

L'idéal, pour aider l'aviation, serait que tous les donateurs veuillent bien se réunir et ne faire qu'un grand concours, dont le programme serait arrêté et publié huit mois à l'avance.

Il serait également désirable que les prix soient étagés sur un nombre aussi grand que possible des premières places. — Si d'une part, il est naturel que le premier gagne un très gros prix, d'autre part, il est déplorable que le 4e ou le 5e puisse, dans certains cas, ne rien gagner du tout.

Au point de vue du programme, je crois qu'il serait intéressant de faire un peu moins de courses de pilotes, qui n'ont d'intérêt que pour le public, et un peu plus de courses d'appareils qui sont de tout intérêt pour le progrès.

Dans ce dernier ordre d'idées, il serait peut-être bon de trouver une formule qui ne permette pas, comme l'an dernier, qu'un appareil qui, comme le mien, a été le seul à faire une course de bout en bout sans rien toucher ni à l'appareil, ni au moteur, ne se trouve pas être classé premier.

ESNAULT-PELTERIE

Notez bien qu'en disant cela, je ne critique nullement un règlement qui avait visé un autre but que celui-là, mais vous me demandez ce qui pourrait être fait de nouveau, et, dans ce sens, l'exemple que je viens de choisir me semble donner une indication intéressante.

Ne serait-il pas possible, par exemple, de faire une course d'aéroplanes, dans laquelle les principales pièces de l'appareil et du moteur seraient poinçonnées et ne pourraient être changées ? Les concurrents partiraient de Paris pour aller dans la direction de Liège, Berlin, Varsovie, Moscou etc. et celui qui arriverait le plus loin aurait gagné.

Ce que je vous dis là n'est évidemment qu'une idée bien vague, — je m'en rends compte — et donnerait lieu à quelques difficultés de réglementation au point de vue de la durée, mais ces difficultés ne seraient peut-être pas insurmontables et une formule de ce genre serait à étudier.

ESNAULT-PELTERIE.

MM. Bréguet sont pour les épreuves de durée.

Les frères Bréguet, proposent une épreuve de durée, avec réservoirs plombés.

La nouvelle formule pour les courses de 1912, pourrait se résumer en quelques mots, c'est-à-dire : transporter le plus de charge utile au maximum de vitesse avec le minimum de force motrice ; avoir en outre des appareils robustes, pouvant faire escale et se subvenir pour les petites réparations qu'entraîne toujours un voyage quelconque. Enfin, avoir un moteur d'aviation aussi régulier et consommant aussi peu que possible.

Une solution assez simple nous paraît la suivante :

Tous types d'appareils, sans distinction de forme ou de puissance motrice, seront admis à concourir pour les prix.

1° La charge utile pourra comprendre, en dehors du pilote, des pièces de rechange et l'outillage jugé par lui indispensable, ainsi que ses approvisionnements en huile et essence.

2° Après avoir fait le plein d'huile et d'essence pour une épreuve, les réservoirs seront plombés de telle manière que les provisions ne puissent être renouvelées en aucune façon.

Les courses se courraient sur des circuits fermés dont les longueurs, pourraient être, comme en 1911, de 50 ou 100 kilomètres.

Toutes escales seraient autorisées, et leur durée à la volonté du pilote, ce qui permet à celui-ci de se reposer, de manger, etc.

Aucune réparation à l'appareil ou au moteur ne pourrait être faite avec autre chose que l'outillage et les pièces apportées à bord.

Le vainqueur serait celui qui aura parcouru dans ces conditions, la plus grande distance en ayant vidé ses réservoirs.

Ainsi qu'il est facile de le voir, le programme ainsi tracé tient compte du rendement général de l'appareil au point de vue pénétration, puisque celui qui fera la plus grande vitesse avec la même puissance se trouvera avantagé.

A égalité de puissance également, le moteur de moindre consommation se trouvera avantagé puisqu'il pourra fournir une étape d'autant plus longue que sa consommation sera plus réduite.

La bonne construction tant de l'appareil que du moteur se trouve démontrée par la limitation des pièces de rechange et de l'outillage.

Enfin, la question pilote ne deviendra plus que secondaire, puisque celui-ci aura droit au repos qu'il jugera nécessaire.

La surveillance serait plus facile si l'on réduisait le circuit à 10 ou 20 kilomètres mais ceci n'est plus qu'un détail de règlement.

LOUIS BRÉGUET.

Bielovucic est pour les circuits fermés.

Le premier recordman de Paris-Bordeaux, un des plus habiles pilotes de chez Deperdussin, Bielovucic, résume ainsi le règlement qu'il voudrait voir appliquer à l'épreuve de 1912.

Une course de 500 kilomètres au minimum, en circuit fermé, d'une distance de 200 kilomètres environ, comme par exemple Etampes, Chartres, Orléans.

Une seule escale obligatoire, tous les tours, neutralisation de quelques minutes pour un rapide ravitaillement en essence et en huile. Tout autre atterrissage interdit. Les pièces de l'appareil et du moteur poinçonnées, réparations à l'escale seulement et par les moyens du bord. Les concurrents ne devraient pas être aidés que par un mécanicien seulement, tant pour les réparations que pour le ravitaillement. Cela les obligerait à bien connaître, mécaniquement parlé, leur appareil.

Il me semble qu'un appareil qui couvrirait 600 kilomètres, avec en tout trois escales avec ravitaillements très rapides, réparations par les moyens du bord, sans pannes de moteur, puisque toutes les autres escales sont interdites, serait un appareil de grand tourisme parfait.

Chaque constructeur ne pourrait engager que trois aéroplanes.

Autres avantages de ce règlement :

1° Peu de dépenses pour les constructeurs, ce qui n'est pas à dédaigner, étant donné ce que coûtèrent les circuits Européens ou autres Paris-Rome.

2° Grand intérêt sportif pour les spectateurs qui auraient presque continuellement des appareils sous les yeux.

3° Recettes pour les organisateurs, en faisant un aérodrome payant à l'escale obligatoire.

BIELOVUCIC.

« Les courses d'aviation entraînent à de trop grosses dépenses, dit Roger Sommer, et malgré tout mon désir de prendre part à de nouvelles compétitions je m'abstiendrai en 1912 ».

« Paris-Pékin » demande Védrines.

Paris-Pékin, avec un mécanicien à bord, telle est la formule que propose Védrines, le héros de Paris-Madrid, et le nouveau recordman de vitesse.

On peut tout tenter et tout espérer pour 1912.

Je crois cependant qu'une course genre Tour de France sans changer d'appareil ou, ce qui serait mieux, Paris-Saint-Pétersbourg ou encore Paris-Pékin course qui aurait comme règlement de tout faire par les moyens du bord et sans être suivi d'aucune voiture, le pilote ayant son mécanicien à bord, mettrait dès maintenant aux prises constructeurs d'aéroplanes et de moteurs, et je ne doute pas un seul instant qu'au printemps prochain nous ayons, nous autres pilotes, des appareils parfaitement capables de faire ces randonnées ; d'où, par conséquent, progrès et perfection.

JULES VÉDRINES

Je ne parle pas, bien entendu, des courses de vitesse qui sont aussi nécessaires à l'aviation, que la nourriture l'est à l'homme.

JULES VÉDRINES.

Pour Maurice Farman, le constructeur bien connu, le système des parcs fermés, appliqué à un circuit « Tour de France » donnerait des résultats intéressants.

Dans l'état actuel de l'aviation, il n'y a pas à hésiter. Le système des parcs fermés doit être adopté pour n'importe quel genre d'épreuves de quelque nature qu'elle soit.

De plus, il me semble tout à fait évident que l'on doit exiger des aéroplanes prenant part à ces épreuves, d'emmener un mécanicien, de façon à ce que toutes les réparations et l'entretien de l'appareil soient faits par les moyens du bord, à l'exception peut-être des hélices et des roues que l'on aurait le droit de changer, de même que dans les courses d'automobiles, le remplacement des pneumatiques est naturellement autorisé.

Comme genre d'épreuves, je crois qu'un circuit « Tour de France » bien étudié serait l'épreuve la plus intéressante.

M. FARMAN.

Il n'y a pas encore eu de courses d'aéroplanes selon Renaux.

Le vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme, Eugène Renaux, voudrait voir appliquer aux courses d'aéroplanes le même règlement que celui du Grand Prix... Automobile.

Vous me demandez mon avis sur la Course à faire en 1912 ? La réponse est toute trouvée : Une course d'aéroplanes. — Quoi ? allez-vous dire, que signifie cela ? On en a déjà fait !! Paris-Madrid, Paris-Rome, Circuit-Européen, etc...

Erreur, dois-je vous répondre.

Les épreuves furent autant des courses d'expéditeurs de trains de marchandises, d'automobiles de ravitaillements et d'aéroplanes... en caisses d'emballages que d'aéroplanes volants.

Et les résultats de ces épreuves ont complètement faussé le jugement du public étourdi par le battage et qui ne sait que ce qu'on imprime.

Cependant, sortons une minute du domaine de l'aviation et posons quelques questions.

Que diraient les sportsmen et le public si un quelconque Nazzaro gagnait un Grand Prix automobile à l'aide d'une demi-douzaine de voitures adroitement placées de façon à en pouvoir changer chaque fois qu'un virage « dans les décors » ou une panne quelconque surviendrait ?

EUGÈNE RENAUX

Que diraient les mêmes sportsmen et le même public, d'un jockey qui aurait la prétention de gagner le Grand Prix en changeant de cheval pendant le parcours ?

Et ne trouvez-vous pas assez piquante cette coïncidence qui fait que c'est justement au moment où l'on interdit dans les courses cyclistes, telles que le « Tour de France, » de l'*Auto* (où cependant c'est l'homme seul qui nous intéresse), le changement de machine, que l'on organise des courses d'aéroplanes... de rechange.

Ces épreuves ont fait à l'aviation un bien énorme au point de vue publicité. Aussi, ne serait-ce qu'à cause de cela, il faut en remercier les organisateurs.

Mais cependant, suivre la même voie serait plus que ridicule, ce serait dangereux.

La course à faire et qu'il faut faire absolument et que l'on fera certainement (mais qui le premier ?) c'est la course en circuit fermé, 2 journées de 600 kilomètres chacune — régime des parcs fermés, — ravitaillements et réparations par les moyens du bord, — postes de ravitaillements fixes — circuit de 100 kilomètres en Beauce — appareils ayant 2 places occupées... En un mot le réglement du Grand Prix Automobile.

Avec cela, installer les tribunes en face des ravitaillements, points de départ et d'arrivée et vous aurez 500,000 spectateurs et une recette qu'aucun meeting passé ni aucun champ de courses n'ont jamais connu.

EUG. RENAUX.

Louis Paulhan, le triomphateur de Londres-Manchester est d'avis de créer le plus possible d'épreuves maritimes pour 1912. Par contre Frank Barra, estime qu'il est impossible de se repérer au-dessus des flots.

Pour que l'endurance des moteurs et des appareils entre en ligne de compte avec la vitesse, il faudrait de grandes randonnées de plusieurs milliers de kilomètres au-dessus d'obstacles de toute nature, sauf la mer, où l'orientation exacte est encore impossible. Les principales pièces du moteur et de l'appareil seraient poinçonnées.

FRANK BARRA.

Nous donnerons dans notre prochain numéro la suite des très intéressantes lettres qui nous sont parvenues en réponse à notre question.

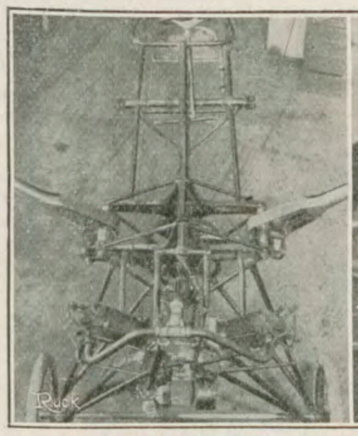
FRANÇOIS TOCHÉ.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Le Lasseur de Ranzay, qui es 'mort de la fièvre_typhoïde à Florence.

Émile Dubonnet, le nouveau recordman du monde de la distance en sphérique, était, avant son mariage un brillant aviateur, il remporta le Prix de la Nature, 100 kilomètres en ligne droite, et traversa Paris par grand vent.

L'aviateur Ruchonnet s'est tué aux environs de Senlis, tombant de 80 mètres de haut.



Apppareil à ailes battantes, muni d'un moteur de 35 HP: il fera bientôt ses essais.

Ch. Faroux, le nouveau champion du monde amateur de billard par sa victoire sur Sels.

Jean Bouin, que le British Olympic Council, veut faire considérer comme professionnel, pour son match avec Bouchard.

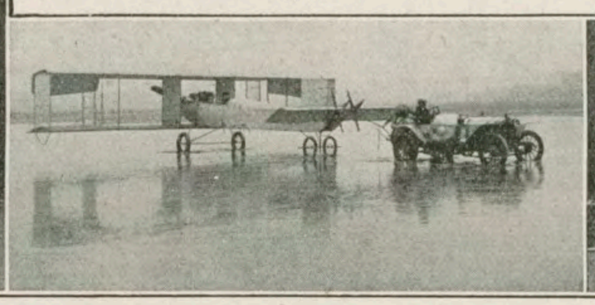
Le Stella III, *piloté par Mmes Goldschmidt et Marie Tissot, s'enlève pour disputer la Coupe Max Brodsky.*

Un monoplan qui se démonte et se remonte en trois minutes.

A Barcelone, l'équipe du Football Club, bat l'United Hospital de Londres par 5 goals à 2.

Le match de Rugby, Angleterre contre le Reste, n'a pas donné de résultat, chaque équipe marquant 5 points.

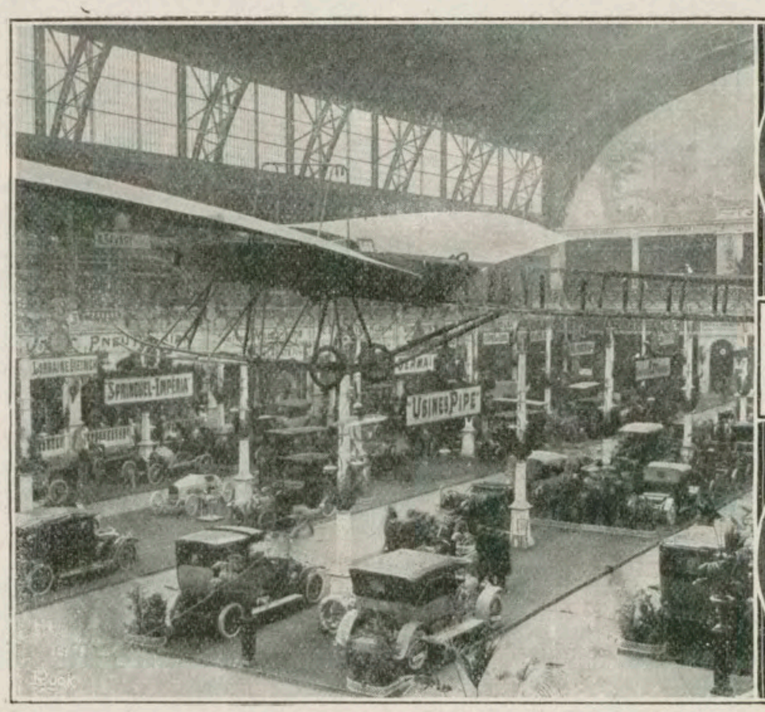
L'aviateur Deneau atterri dans le quartier d'artillerie de Tarbes, apportant un message au colonel.



Par suite d'une faiblesse de moteur, un aéroplane tombe à l'eau; à Billancourt, une puissante automobile le ramène au gîte.

*M. Deutsch de la Meurthe, à bord de l'*Adjudant Reau *(tissus Hutchinson) se rend à un rendez-vous de chasse, à Romainville.*

La maison où naquit André Beaumont à Lodève; une plaque commémorative vient d'y être posée.



Le 13 janvier a été inauguré, au Palais du Centenaire, à Bruxelles, le Salon de l'Automobile, du Cycle et de l'Aéronautique. Les stands français occupent les places d'honneur.

Alexandre Caramanlaki, le premier journaliste aviateur.

Hanouille, blessé dans une collision d'aéroplanes, à Issy.

Coupe offerte par l'Hôtel Gassion au Golf de Pau.

M. A. Sautin, le Commissaire du Grand Prix de l'A. C. F.

La course de l'heure derrière motocyclettes disputée dimanche dernier au Palais des Sports, est revenue à Guignard, devant Parent, Sérès et Darragon.

HIPPISME

La classification de Bruce-Low

Elle est basée sur l'identification des produits de pur sang par leur souche maternelle.

Il existe deux moyens différents pour identifier succinctement un produit de pur sang par rapport à ses ancêtres : le premier consiste à rechercher la lignée paternelle à laquelle il se rattache, en remontant de père en père jusqu'à celui dont l'origine est inconnue ; le second implique la découverte de la souche maternelle dont il dérive en remontant de mère en mère jusqu'à celle dont l'origine est inconnue.

Le premier, qui s'occupe exclusivement des étalons, est de beaucoup le plus simple ; et cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les étalons sont peu nombreux ; ils ont généralement eu sur le turf une carrière, au cours de laquelle ils ont déjà fait connaître leur personnalité ; on arrive vite, en remontant de père en père, à trouver un chef de lignée fameux qui sert de point de repère aux investigations ; enfin, lorsqu'on parvient au père dont l'origine est inconnue, on se trouve en face de Darley Arabian, de Byerly Turk ou de Godolphin Arabian ; car tous les chevaux de pur sang anglais qui existent à l'heure actuelle descendent, en lignée paternelle, de ces trois étalons orientaux qui furent importés en Angleterre vers le début du XVIIIe siècle.

Le second moyen, la recherche de la souche maternelle, est beaucoup plus difficile à appliquer. Il s'appuie uniquement sur l'examen des origines des poulinières : or, le nombre de celles-ci va de jour en jour en augmentant. Chacun des derniers volumes du Stud Book anglais ou français contient les renseignements se rapportant à cinq ou six mille poulinières.

Ensuite, lorsqu'on aboutit aux mères originelles, on se trouve encore en présence d'une cinquantaine ; car sur la centaine de juments que contient la première partie du premier volume du Stud Book Anglais, la moitié seulement s'est perpétuée en descendance femelle jusqu'à nos jours.

Il serait donc absolument impraticable d'aborder un pareil travail avec l'unique secours des Stud Books. Fort heureusement, des auteurs avisés s'aperçurent de l'intérêt que pouvait présenter la simplification de ces recherches. Ce furent deux allemands : tout d'abord, T.-P. Frentzel puis Hermann Goos, qui reprit la continuation des travaux du premier et fit paraître, en 1885, la première édition de ses fameuses tables, bientôt suivie, en 1891, 1897 et 1907, de trois autres éditions de plus en plus complètes.

En même temps qu'eux, un Australien, nommé Bruce Lowe, avait la même idée ; mais, au lieu de s'astreindre au travail minutieux des investigations à travers les Stud Books, il se borna à rechercher l'ascendance maternelle des vainqueurs des trois grandes épreuves anglaises : le Derby, les Oaks et le Saint-Léger ; il additionna le nombre des victoires, et, la mère originelle dont la descendance en avait remporté le plus grand nombre, il la désigna comme la souche de la famille n° 1 ; et ainsi de suite jusqu'au numéro 34 ; puis, il assigna les numéros suivants aux familles qui, d'après lui, ne comptaient pas de succès dans ces trois épreuves.

Bruce Lowe vint en Angleterre ; mais il mourut avant d'avoir publié son ouvrage. Il chargea de ce soin un auteur sportif très compétent, M. W. Allison, qui fit paraître son livre sur « l'élevage des chevaux de courses par le système des nombres » vers la fin de 1894.

A la suite de l'apparition de ce volume, Hermann Goos renonça au numérotage arbitraire qu'il avait imposé à ses tableaux ; dès l'édition de 1897, sur le conseil du comte Lehndorff, il adopta les numéros assignés par Bruce Lowe, à chaque famille.

C'est ainsi que fut constitué ce fil d'Ariane qui permet aux intéressés de retrouver leur chemin à travers le labyrinthe des Stud Books des différents pays. On peut discuter les théories de Bruce Lowe : on doit reconnaître que sa classification est une merveilleuse simplification pour l'étude qui s'applique à l'élevage du pur sang anglais.

Le tableau ci-contre montre que l'on peut, grâce à elle, donner une signification à la liste alphabétique des poulinières portées au Stud Book, en les répartissant dans leurs familles respectives. Il montra qu'en comparant simplement ces répartitions prises à des époques différentes, on peut tirer déjà des conclusions au point de vue de la vitalité de ces familles : c'est ce que nous ferons lors de notre prochaine chronique.

RENÉ RIONDET.

NUMÉROS DES FAMILLES DE BRUCE LOWE	DATE DE NAISSANCE DE LA POULINIÈRE SOUCHE DE CHAQUE FAMILLE	POURCENTAGE DE LA RÉPARTITION ENTRE LES FAMILLES DE BRUCE LOWE DES POULINIÈRES INSCRITES DANS LE STUD BOOK ANGLAIS				VOL XV DU STUD BOOK FRANÇAIS C'EST-A-DIRE VERS 1907	RÉPARTITITION ENTRE LES FAMILLES DE BRUCE LOWE DES POULINIÈRES INSCRITES	
		VOL. V C'EST-A-DIRE VERS 1840	VOL. X C'EST-A-DIRE VERS 1862	VOL. XVIII C'EST-A-DIRE VERS 1895	VOL. XXI C'EST-A-DIRE VERS 1907		AU VOL. XXI DU STUD BOOK ANGLAIS	AU VOL. XV DU STUD BOOK FRANÇAIS
	environ	0/0	0 0	0/0	0/0	0/0		
Famille 1.	1664	6.60	9.06	8.79	8 97	8.01	485	409
Famille 2.	1657	13.48	12 63	12 20	11 02	11.88	596	607
Famille 3.	1700	8.67	8.64	8.29	8.32	9.81	450	501
Famille 4.	1698	6 47	6.44	7 11	8.12	6.70	439	342
Famille 5.	1700	7 84	6.50	6.36	6.34	8.40	343	429
Famille 6.	1670	5 64	4.53	2.49	2.29	2.90	124	148
Famille 7.	1709	1.24	2.38	3.28	3.44	2.84	186	145
Famille 8.	1670	4 40	5 42	5.90	5 73	5.31	310	271
Famille 9.	1678	3.44	3.69	3.97	3.61	2.29	195	117
Famille 10	1745	0.41	0.72	3.18	3.07	2.02	166	103
Famille 11	1682	4.95	4.23	3.67	3.46	3.88	187	198
Famille 12	1685	4.95	4.11	4.68	4.10	4.23	222	216
Famille 13.	1689	2.06	1.91	2.46	3.07	3.17	166	162
Famille 14.	1690	0.96	2.15	3.04	3.16	2.07	171	106
Famille 15	1685	4.13	3.16	1.65	1.46	1.49	79	76
Famille 16.	1759	0.28	0 72	2.71	4.03	1.92	218	98
Famille 17.	1688	2.61	2.68	0.74	0.43	2.56	23	131
Famille 18.	1685	1.51	1.07	0.79	0.55	1.27	30	65
Famille 19.	1693	1.65	2.20	3 70	3.85	4.58	208	234
Famille 20.	1720	0.55	1 25	2 25	2.18	1.62	118	83
Famille 21.	1711	0.83	1 31	0 89	0.94	0.43	51	22
Famille 22.	1719	1.65	1 79	1.78	2 51	1.21	136	62
Famille 23.	1689	1.65	2.15	2 58	2.59	1.45	140	74
Famille 24.	1689	1.38	1.07	0.76	0.68	1.08	37	55
Famille 25.	1705	0.83	0.42	0.44	0.57	1.25	31	64
Famille 26.	1710	1.65	1.97	0.68	0.61	0.92	33	47
Famille 27.	1694	1.10	1.31	1.16	1.00	1.12	54	57
Famille 28.	1682	1.10	0.66	0.53	0.54	0.74	29	38
Famille 29.	1711	0 55	0.36	0.58	0.31	0.18	17	9
Famille 30.	1698	»	»	»	»	»	»	»
Famille 31.	1690	0.55	0.18	0.27	0.37	0.78	20	40
Famille 32.	1676	0 28	0.36	0.31	0 18	1.08	10	55
Famille 33.	1705	»	»	»	»	»	»	»
Famille 34.	1698	0 96	0.18	»	»	0.08	»	4
Famille 35.	1690	0.14	0.24	0.24	0 22	0.16	12	8
Famille 36.	1730	0 14	0.24	0.08	0.06	0 08	3	4
Famille 37.	1670	»	0.48	»	»	0 02	»	1
Famille 38.	1722	»	»	»	»	»	»	»
Famille 39.	1705	0.41	0.18	0 02	»	0.14	»	7
Famille 40.	1688	»	»	»	»	»	»	»
Famille 41.	1726	»	0.18	0.13	0.15	»	8	»
Famille 42.	1710	1.10	0.54	0.71	0.54	0.74	29	38
Famille 43.	1698	0 41	0.66	0.39	0.39	0.23	21	12
Famille 44.	1682	»	»	»	»	0.29	»	15
Famille 45.	1765	»	»	»	0.06	0.14	3	7
Famille 46.	1746	»	»	»	»	»	»	»
Famille 47.	1764	»	»	»	»	»	»	»
Famille 48.	1710	»	»	»	»	»	»	»
Famille 49.	1757	»	»	»	0 09	»	5	»
Famille 50.	1748	»	»	»	0 06	»	3	»
Familles non classées ✠	»	3 44	2 26	1.20	0.94	0.92	51	47
Nombre total des poulinières inscrites au Vol. XXI du Stud Book anglais :							5.409	
— — au Vol. XV du Stud Book français :								5.107

Les courses sur la Côte d'Azur

L'écurie Hennessy est la grande triomphatrice de la semaine

La semaine de courses de Nice a débuté par un temps gris et pluvieux qui faisait croire à ceux qui se sont déplacés vers la Côte d'Azur que le brouillard maussade et la boue persistante de Paris les avaient suivis. L'éclat de la journée du mardi s'en ressentit et la réunion se déroula devant une assistance restreinte. Les concurrents étaient cependant en nombre imposant et les arrivées donnèrent lieu à de jolies luttes. Mais, en plein air, le côté sportif disparaît souvent lorsque les éléments veulent intervenir.

Fort heureusement, la journée de jeudi fut belle et le soleil le plus éclatant tint à marquer la suite des succès de M. James Hennessy et du jockey-dragon Alec Carter. Déjà vainqueurs avec Sofa du Prix de Monte-Carlo (50.000 francs) le dimanche précédent, ils triomphaient dans le Prix de la Société des Steeple-Chases (4.600 francs) avec Ray Grass, de même qu'ils le firent dans le Grand Prix de la Ville de Nice (100.000 francs) dimanche dernier. Le jeudi, Ray Grass avait fait grande impression. Il avait dominé visiblement tous ses rivaux et Alec Carter, sur le plat, s'était offert le luxe de baisser les mains avant la fin pour triompher de deux longueurs sur Sirius II. Cette victoire avait attiré de nombreux partisans au hongre de M. James Hennessy pour le Grand Prix de la Ville de Nice. Un moment ils craignirent d'être déçus dans leurs espérances. Après avoir laissé Lucullus III mener la course, L'Argentière, sa compagne d'écurie, survenait et à partir du bull-finch semblait avoir le meilleur sur tous ses adversaires. Celui que tous redoutaient, le vieux Blagueur II, avait été retardé par nne grosse faute au saut d'une haie et n'était plus dans la chasse. C'est lorsque L'Argentière II s'assura la tête, qu'Alec Carter, qui fit une course toute de patience et de finesse, commença à se rapprocher avec Ray Grass. Et comme avec Sirius II, jeudi, c'est sur le plat qu'il se détachait pour triompher facilement avec deux longueurs d'avance sur L'Argentière II. A vrai dire, les compétences ne s'attendaient guère à la victoire de Ray Grass. Et, comme en maintes circonstances, ce sont elles qui avaient tort. Certes, le vainqueur du Grand Prix de Nice est un cheval très régulier. C'est même sa régularité qui l'a toujours rendu redoutable alors qu'on s'y attendait le moins.

M. JAMES HENNESSY ET SON ENTRAINEUR BATCHELOR.

STUART.

LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE

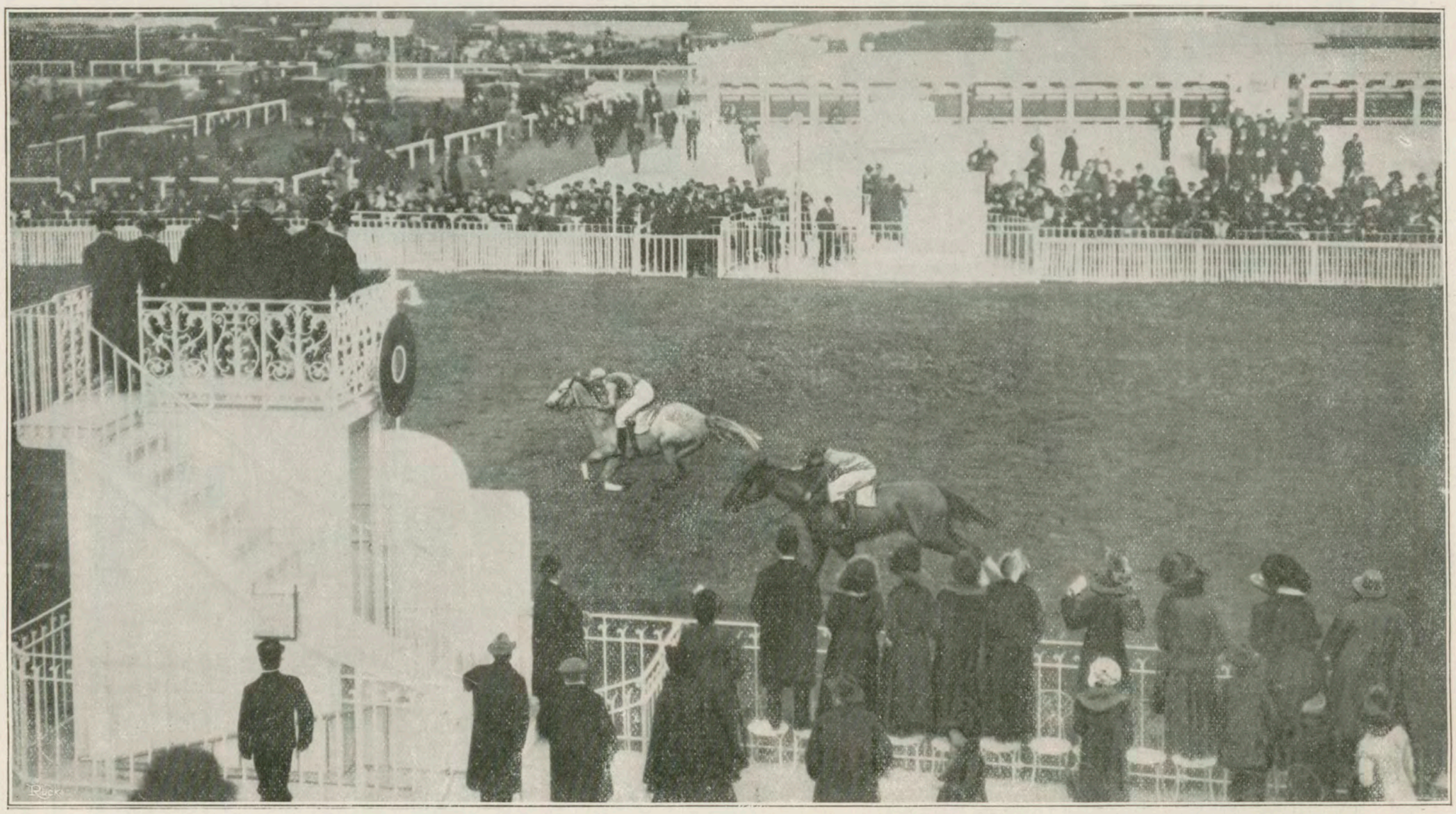
(Photographies de notre envoyé spécial).

RAY GRASS, QUI A GAGNÉ LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE (Steeple, 4.400 mètres, 100.000 francs). — 14 janvier.

Ray Grass, le hongre de M. James Hennessy, qui, le jeudi précédent, avait triomphé facilement de Sirius, a enlevé, dimanche dernier, la grande épreuve de 100.000 francs. Son jockey, Alec Carter, qui a gagné les trois épreuves dans lesquelles il s'est mis en selle pendant son séjour à Nice, a su profiter de tous les incidents de la course. L'Argentière II et Hopper se classaient second et troisième. Le temps, exceptionnellement mauvais, n'a pas permis de prendre des clichés suffisants pour être agrandis. Nous donnons, en médaillon, le peloton, au mur, à la poursuite de Lucullus, qui s'était échappé.

LES COURSES DE NICE

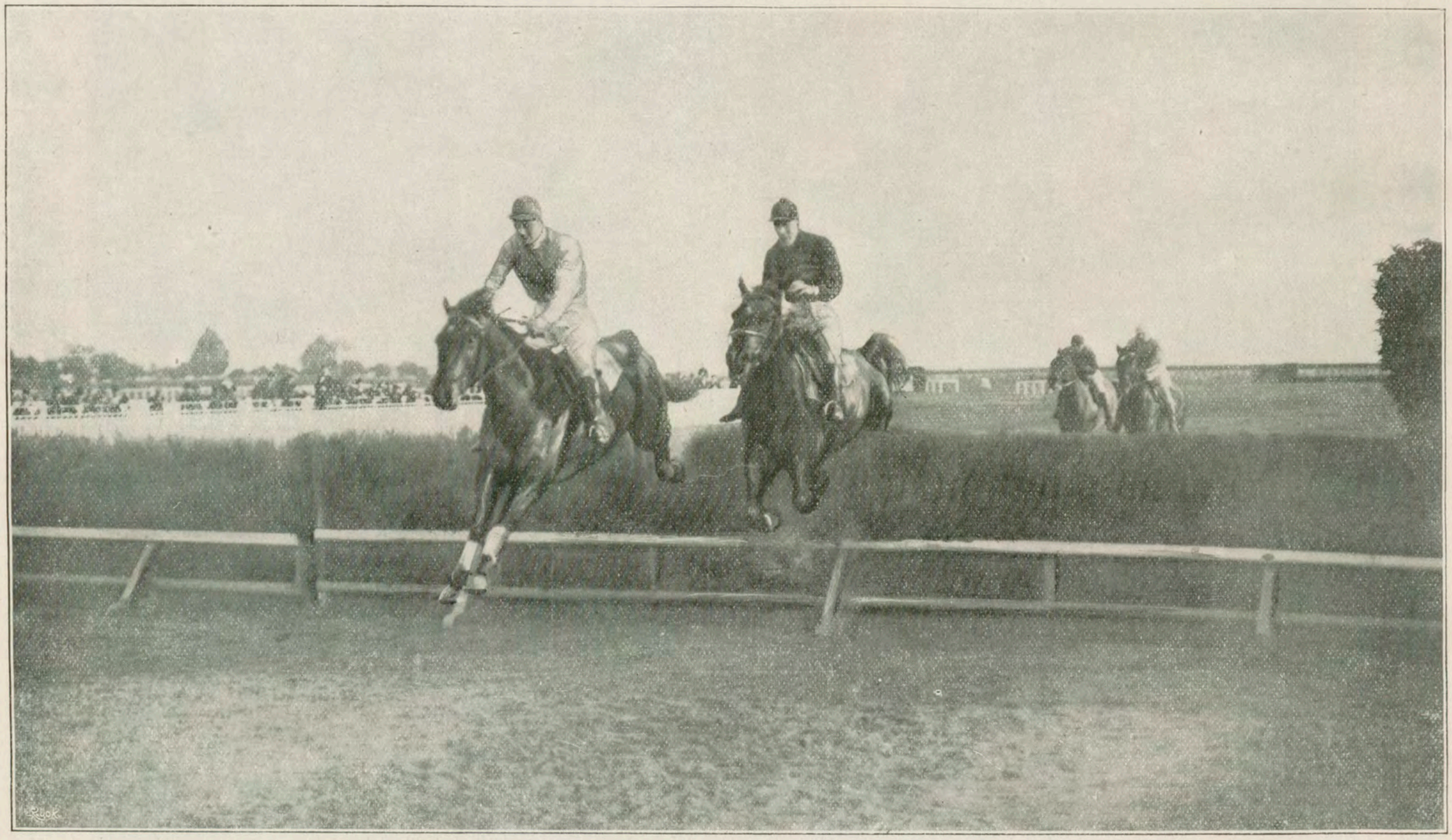
(Photographies de notre envoyé spécial).



Rioumajou Escarboucle

L'ARRIVÉE DU PRIX BÉTHUNE (haies 3.000 m., 10.000 fr.), 11 janvier.

Rioumajou prenait dans le Prix Béthune une éclatante revanche sur Kumamoto et Ravigote qui l'avaient battu dans le Prix de Monte-Carlo. Il est vrai qu'en face Kumamoto commit une grosse faute, alors qu'il allait très bien. Escarboucle se détachait, dès le début, avec Rioumajou, et c'est entre eux que se fit la course, celui-ci battant celle-là de trois quarts de longueur. Ravigote, 3e à 6 longueurs devant Kumamoto.



Ray Grass Sirius II Epervier Pasta

LA DERNIÈRE HAIE DANS LE PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES DE FRANCE (steeple, 3.400 m., 4.600 fr.), 11 janvier.

Ray Grass a gagné facilement, quoique n'étant pas servi par son compagnon d'écurie, Lord Burgoyne, qui désarçonna son jockey au saut d'une haie. Pasta, partie en tête, rétrogradait bientôt, laissant le commandement à Epervier. Ray Grass et Sirius II le passaient à l'entrée de la ligne droite et sautaient ensemble les derniers obstacles. Ray Grass triomphait facilement par deux longueurs. Pasta, 3e, à 4 longueurs.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

JIM J. JEFFRIES

L'ancien champion du monde des poids lourds, dont nous commençons aujourd'hui les mémoires, ne connut qu'une fois la défaite dans sa longue carrière, le jour où il succomba devant Jack Johnson.

CHAPITRE PREMIER

QUELQUES COMBATS QUE LIVRÈRENT LES JEFFRIES AVANT MOI

En commençant cette histoire de ma vie, je dois tout d'abord déclarer que je suis un Américain pur sang. Je suis né en Amérique, comme tous mes ancêtres depuis un siècle et même davantage. En ma qualité d'Américain, je me soucie peu des titres de noblesse. J'estime qu'un homme est ce qu'il se fait lui-même. Le reste n'est rien. C'est pourquoi je n'ai jamais donné sur la famille des Jeffries les quelques détails que je vais rapporter ici. Mais j'ai cru bien faire, puisqu'il va s'agir de l'histoire de ma propre vie, de parler de ceux qui m'ont précédé dans l'existence et qui ont pu avoir une influence sur mon caractère et sur ma constitution.

J'ai toujours été moi-même un grand amateur de lecture. Quand j'étais enfant, j'avais toujours une bougie caché sous mon lit. Aussitôt qu'on m'avait laissé seul dans ma chambre, j'allumais ma bougie, je la collais à la tête de mon lit, et je restais à lire jusqu'à ce que les oiseaux commencent à chanter sous ma fenêtre. A cette époque, je ne prévoyais guère que j'écrirais un jour un livre sur ma propre vie. Aussi, n'ai-je jamais pensé à prendre de notes ni sur ce que j'ai lu dans les vieux papiers de mon père, sur la famille des Jeffries, ni sur les histoires que j'ai entendu raconter par mes gands parents sur leurs propres ancêtres. Cependant, tout ce qu'il pouvait y avoir d'intéressant est à peu près resté dans ma mémoire.

Tout d'abord le nom de Jeffries vient de Geoffrey. Il est de tradition qu'un certain Geoffrey prit part à la première croisade et sauva la vie de Richard Cœur de Lion, un jour où ce monarque avait été attaqué par un ours dans les montagnes qui avoisinent la ville de Jaffa.

Geoffrey tua l'ours d'un coup de sa vaillante épée au moment où il essayait en vain d'extraire de son armure le corps du roi d'Angleterre.

Je n'ai jamais entendu parler que l'on chassât l'ours en Palestine. Mais il est certain que ce plantigrade devait y être commun dans les temps anciens. Sans cela, d'où seraient venus les deux ours qui dévorèrent les enfants qui avaient insulté le prophète Elisée ? Et n'en fût-il resté qu'un dans le pays, vous pouvez être certain qu'un Jeffries ne pouvait manquer de le découvrir.

Ce chasseur d'ours du moyen âge, doit-il oui ou non compter parmi mes ancêtres ? Je ne sais. Quoi qu'il en soit, le premier Jeffries auquel je peux faire remonter ma lignée sans qu'il manque un seul intermédiaire, est un Lord Jeffries d'Ecosse. Au commencement du XVIIe siècle, il vint d'Irlande en Ecosse. A la même époque, un de ses frères passa en Angleterre, s'établit à Londres où il fut juge et devint Grand Juge d'Angleterre. C'est lui qui changea, je le présume, l'orthographe de son nom.

Tout ce que je sais d'intéressant sur le juge Jeffrey, c'est que c'était un homme terrible. Sa distraction préférée consistait à condamner les gens à la mort ou à la torture par fournées d'une douzaine, sans jugement. Lord Jeffries d'Ecosse était un tout autre homme. Il s'adonnait à des plaisirs moins sanguinaires et se fit construire un magnifique château, qui existe encore. Mon père le visita un jour. Quand j'allai en Angleterre, après avoir gagné le championnat du monde, j'en entendis parler. Mais comme, à cette époque je n'avais qu'une idée fixe, la boxe, je ne pensai guère au château de mes ancêtres et je ne fis pas le voyage d'Ecosse pour l'admirer.

Il y a un siècle environ, il y avait sept frères Jeffries en Ecosse. Six d'entre eux, qui s'étaient occupés de politique et n'y avaient guère réussi, décidèrent que ce qu'ils avaient de mieux à faire était de changer le théâtre de leurs exploits. Ils quittèrent donc l'Angleterre pour le Nouveau Continent et vinrent s'installer en Virginie. Il y en eut trois qui réussirent et devinrent propriétaires de grandes plantations où ils détenaient de nombreux esclaves. C'étaient de grands gaillards, vivant toujours au grand air et prêts à batailler contre qui voulait bien s'y prêter. Toute la famille prit part à la guerre de l'Indépendance et à la guerre de 1812. Comme c'étaient de grands chasseurs devant l'Eternel et des coureurs de bois expérimentés, ils menèrent la

(1) Il y a dans ce numéro un certain nombre de mots dans lesquels une lettre est supprimée. L'ensemble de ces lettres forme le nom d'un sportsman célèbre, qui constitue la première des réponses de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

Dans notre prochain numéro, un superbe hors-texte en trois couleurs : le portrait de Jack Johnson

campagne contre les Indiens, auxquels ils firent une chasse acharnée. La famille se répandit dans les différents états, à mesure qu'elle s'agrandit, mais le noyau se maintint en Virginie. J'ai souvent entendu dire à mon père que tous les Jeffries des Etats-Unis qui écrivent leur nom comme le nôtre sont nos parents.

Mon grand-père se nommait Jim comme moi-même et c'est lui qui me donna son prénom. C'était un homme de 6 pieds 2 pouces, qui pesait 220 livres.

Il était né à Culpepper, dans la vieille Virginie. Il était âgé de neuf ans quand sa famille quitta la ville pour aller s'établir dans l'Ohio, à Fairfield. Il

JE COLLAIS MA BOUGIE A LA TÊTE DE MON LIT ET LISAIS JUSQU'AU MATIN.

était célèbre pour sa force extraordinaire et pour ce fait qu'il ne s'enira, fuma, jura ou mentit de toute sa vie. Cela suffirait déjà pour le rendre fameux. Il vécut jusqu'à soixante-dix-neuf ans, ce qui est la moyenne de l'âge chez les Jeffries, et sa femme jusqu'à quatre-vingt-sept. C'était un des plus riches fermiers de Fairfield et un travailleur acharné. Il se levait tôt et se couchait tard; sa maison était toujours ouverte à ses amis qui en profitaient largement. La force physique de mon grand-père lui avait valu une réputation étendue. Sa distraction favorite était la lutte et il n'y avait pas un homme dans toute la contrée qui put se vanter de lui avoir fait toucher les deux épaules. Il prenait souvent part à des tournois publics et c'était le champion reconnu de tout l'Etat.

Mon père, Alexis C. Jeffries, était un homme très religieux. Il fréquentait beaucoup l'église. Mais, un beau jour, il trouva que c'était une dépense inutile que de construire des temples et que l'argent ainsi gaspillé devrait servir de préférence à soulager les pauvres. Depuis ce jour, il se mit à prêcher en plein air. Il était grand et fort, comme la plupart des hommes de ma famille.

Du côté de ma mère, je descends des premiers colons hollandais qui vinrent s'établir dans ce pays. Son nom de famille était Boyer et elle était ne à Boyertown en Pensylvane. Mon grand-père maternel se nommait Christophie Boyer. C'était aussi un fort gaillard, fanatique de la boxe. Quand il mourut à cinquante et quelques années, il portait les traces de nombreuses rencontres à poings nus. Il était champion de Pensylvanie et combattit souvent pour défendre ce titre. Il demeurait au pied des Montagnes Bleues, dans la vallée de Schuylkill et faisait partie de la milice. A ce titre, il se rendait à toutes les revues annuelles qui se donnaient à Schuylkill et dans les différents comtés. Ces revues étaient l'occasion de grandes fêtes. Il y venait des gens en foule de tous les alentours et c'étaient des divertissements de toute sortes. L'une des distractions les plus courues était le match pour le championnat local. Tantôt, les adversaires étaient simplement entourés par le cercle des spectateurs, tantôt, il y avait un véritable ring et les combats se disputaient d'après les vieilles règles du London Prize Ring. Mon grand-père prit souvent part à ces combats, et, s'il fut battu, je ne l'ai jamais entendu l'avouer. Les vieux amateurs de Pensylvanie se souviennent encore de lui. Il tenait de son origine hollandaise un entêtement inébranlable, et c'est une qualité pour un boxeur. Il aimait beaucoup à discuter, mais il avait une façon toute particulière de mener les discussions. Tout d'abord, il présentait ses arguments d'une façon nette et précise. Si son contradicteur ne se rangeait pas à son avis, il reprenait tranquillement l'argumentation. Mais, si ce dernier s'obstinait dans son avis, il lui envoyait un coup de poing, sans autres paroles. Comme il y en avait très peu qui pussent résister à de tels arguments, il était toujours sûr de triompher.

— Si un homme n'est pas capable de comprendre un raisonnement clair, disait-il, il est inutile de perdre des paroles avec lui.

Il n'y a pas de doute que cette opiniâtreté soit restée dans la famille et j'en ai gardé une bonne part. C'est une excellente chose pour résister dans un combat dur.

Aussi je suppose que j'avais la boxe dans le sang et que je vins à mettre les gants par un instinct naturel. En tous cas, le fait que je comptais des boxeurs parmi mes ancêtres, fut souvent une excellente excuse pour moi auprès de mes parents qui étaient loin de partager mon enthousiasme pour le noble art.

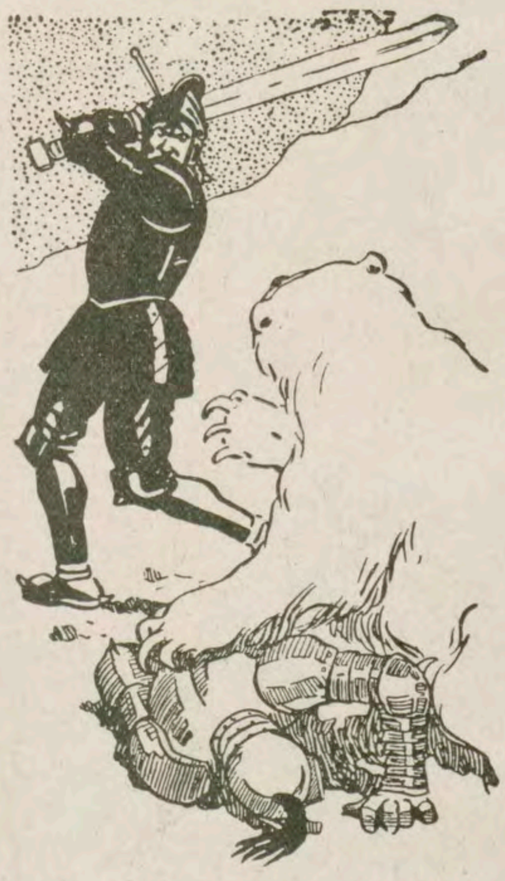
CHAPITRE II.

QUELQUES SOUVENIRS D'ENFANCE

Je suis né à Carrol (Ohio), le 15 avril 1875. Mon poids, à cette époque, était juste de 14 livres. Mes parents étaient, comme je l'ai dit, fermiers, et ils ne se doutaient pas qu'ils venaient d'assister à la venue à la vie d'un futur champion du monde de boxe.

Durant ce début de mon existence, j'avais pris l'habitude de balancer mes poings. Tous ceux de mes parents qui cultivaient la terre en concluaient que je manierais la faux d'une façon remarquable quand je serais grand. Mon père, qui penchait vers la religion, prétendait que c'était plutôt une tendance à frapper sur la chaire et que le précoce développement de mes poumons, dont je ne cessais de donner la preuve, me présageait un brillant avenir comme orateur. Ma mère également espérait que je serais un bon prédicateur, comme mon père.

Pour me développer, mes parents commencèrent par faire de moi un fort et vaillant garçon de ferme. Mon père prétendait que pour suivre la voie naturelle, il fallait travailler ferme jusqu'à 40 ans et, qu'ensuite on pouvait se livrer à la culture de son esprit. D'après cette théorie, il n'eut jamais grane



IL TUA L'OURS D'UN COUP DE SA LOURDE ÉPÉE.

confiance en moi, même après mes succès de ring. J'ai toujours cependant été reconnaissant de la façon dont mes parents me firent débuter dans la vie. Car, si j'avais été élevé dans une ville, comme beaucoup d'enfants, au lieu de me développer en plein air, je n'aurais jamais eu une grande valeur comme boxeur.

Je sais bien que mes parets n'ont jamais apprécié cela comme moi. Le soir où je battis Tom Sharkey à San Francisco, un journaliste de Los Angeles sauta à cheval et galopa jusqu'à notre ranch. Il était plus de minuit, quand il arriva à la ferme. Il réveilla ma mère à grand fracas de cloche ; la brave femme vint à la fenêtre, demandant ce que signifiait tout ce bruit; très excité, le journaliste annonça ma victoire.

— C'est bien, dit ma mère, je pense que Jim continuera à se battre jusqu'à ce qu'il soit battu. Mais c'est un bon garçon et j'espère bien qu'il finira par trouver un meilleur métier !

C'est en 1881, que mon père emmena sa famille en Californie. Nous nous installâmes dans un ranch, tout près de la ville de Los Angeles. Mon père acheta une superbe maison, où il y avait une quinzaine de chambres et autour de laquelle se trouvaient 100 acres de terrain planté d'arbres fruitiers. Le nom de l'endroit où nous nous fixâmes était Arroyo Secco Canyon, ce qui veut dire, rivière sèche. On trouve beaucoup de noms espagnols dans le sud de la Calfornie, maintenant encore, alors que toute trace de la domination espagnole est disparue depuis longtemps.

J.-J. JEFFRIES.

(A suivre.)

Notre Concours de Jeffries

QUEL EST LE NOM DU SPORTSMAN ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nos derniers concours de Noël ont remporté le plus vif succès auprès du public, qui s'est beaucoup intéressé au classement, que nous lui demandions, des célébrités sportives, parues en hors texte dans notre numéro de Noël. Aussi, avons-nous décidé d'ouvrir un nouveau concours dont la formule imprévue, variée et amusante, tiendra l'esprit de nos lecteurs en éveil, pendant plusieurs semaines.

Nous commençons aujourd'hui les Mémoires du grand Jeffries, le célèbre boxeur, qui n'a connu qu'une fois la défaite dans sa vie, alors qu'il n'était plus que l'ombre de lui-même. Nous avons songé à greffer sur la publication des souvenirs de ce bel athlète, une série de problèmes où le sport, bien entendu, tiendra la plus grosse part.

Dans le texte de notre premier feuilleton, nous avons intentionnellement retranché un certain nombre de lettres dont l'ensemble forme le nom d'un sportsman bien connu. Pour accroître la difficulté, les lettres supprimées se présentent dans un ordre différent de celui qu'elles occupent dans la formation du nom à trouver.

Le moment venu — nous nous expliquerons plus loin à ce sujet — il s'agira, pour tous nos amis, lecteurs et abonnés, de nous dire quel est ce nom. Jusque-là, nous les prions de s'abstenir de tout envoi de réponse.

La semaine prochaine, et les semaines suivantes, à la même place, nous proposerons, chaque fois, une nouvelle énigme à leur sagacité. Il en sera ainsi pendant toute la publication des Mémoires de Jeffries. Pour concourir, il suffira de détacher et de conserver soigneusement le bon spécial que l'on trouvera, chaque semaine, dans nos pages d'annonces.

Le numéro dans lequel prendront fin les souvenirs du fameux « chaudronnier » comprendra une page sur laquelle devront être collés tous ces bons ; une case particulière sera réservée pour chaque solution. Donc, n'envoyer aucune réponse avant ce jour.

De très beaux prix ont été affectés à ce concours ; en voici d'ailleurs la liste :

1er PRIX : **Un objet d'art, valeur : 500 francs.**
2e PRIX : **Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.**
3e PRIX : **Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.**
4e PRIX : **Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.**
5e PRIX : **Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.**
6e PRIX : **100 francs en volumes.**
7e PRIX : **50 francs en volumes.**
8e PRIX : **30 francs en volumes.**
9e PRIX : **20 francs en volumes.**
10e PRIX : **10 francs en volumes.**
11e PRIX : **10 francs en volumes.**
12e PRIX : **Un volume à 3 fr. 50.**
13e PRIX : **Un volume à 3 fr. 50.**
14e PRIX : **Un volume à 3 fr. 50.**
15e PRIX : **Un volume à 3 fr. 50.**

Ces ouvrages seront choisis par nous dans le Catalogue de la librairie Pierre Lafitte et Cie, et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Nous donnerons prochainement la photographie du magnifique objet d'art qui constituera le premier prix de notre

GRAND CONCOURS DE JEFFRIES

Voir page V des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.